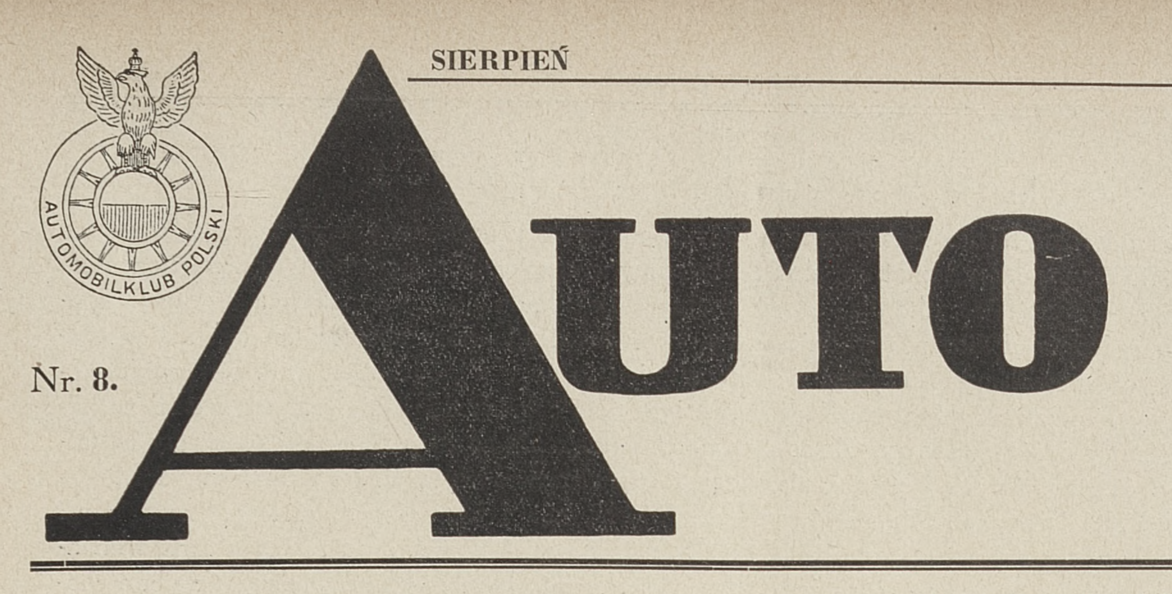


SIERPIEŃ 1933

Nr. 8.

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: *Inż. ROGER MORSZTYN*
Wydawca: *AUTOMOBILKLUB POLSKI*

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU:

(Fot. G. Rosenmann).

Jednodniowa jazda konkursowa A. P. w dn. 25. VI. 1933 r. — Na mecie próby szybkości.

W OBLICZU KLĘSKI

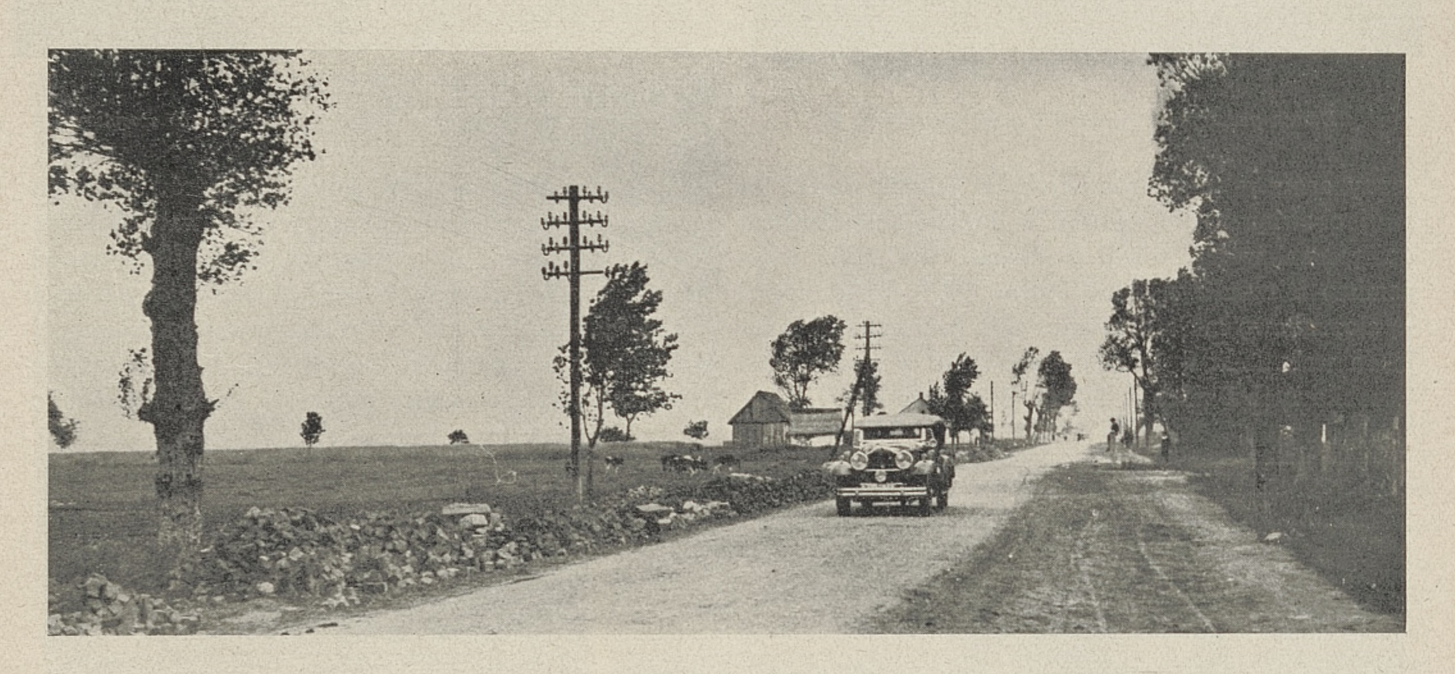
Nie poruszaliśmy już od roku blizko nieszczęsnej sprawy dróg polskich. Nie dla tego aby temat ten stał się może mniej aktualnym — o nie! — tylko dla tego, że stojąc rzekomo w przededniu doniosłych w dziedzinie drogowej reform, postanowiliśmy wstrzymać się z krytyką, do czasu gdy stanie się widocznem, czy wstąpiliśmy rzeczywiście na drogę poprawy. Skasowanie Ministerstwa Robót Publicznych i połączenie go wraz z Ministerstwem Kolei w jedno Ministerstwo Komunikacji, oddanie robót drogowych na warunkach kredytowych wielkim przedsiębiorstwom zagranicznym, wreszcie reforma funduszu drogowego, to były posunięcia, które jeśli nie miały nawet rozwiązać sprawy drogowej w Polsce, ,to jednak mogły rzekomo wnieść w nią znaczną poprawę. Dziś rok już przeszło minął od chwili oddania robót przedsiębiorstwom zagranicznym, rok od chwili skasowania Ministerstwa Robót Publicznych i pół roku bezmała od uchwalenia przez Sejm noweli do ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym. Czy widać więc jakąś poprawę, jakieś oznaki, że zanosi się rzeczywiście na poprawę? Niestety — odpowiedzmy szczerze — „nie" — przeciwnie wszystko wskazuje na to, że katastrofa dróg polskich zamieni się wkrótce w klęskę.

Zyskaliśmy w ciągu ostatniego roku kilkadziesiąt kilometrów ulepszonych nawierzchni, przeważnie pod Warszawą (ale wciąż jeszcze poprzerywanych co kilkanaście kilometrów niebezpiecznemi gniazdami wyrw i wybojów). Jest to jeden jedyny plus, jakżeż niestety malutki! A za to co minusów! Wszystkie, poza temi odcinkami pod Warszawą, drogi państwowe w tak niesłychanem zapuszczeniu, że słów wprost brak na opisanie stanu ich nawierzchni. Łódź najdosłowniej odcięta dla komunikacji samochodowej od świata. To co się pod nią dzieje, jest skandalem ponad skandale! Wszystkie inne drogi państwowe w stanie ostatecznej ruiny. Drogi samorządowe w niewiele już lepszym stanie, służba drogowa nie popłacona od miesięcy, zapasy materjałów wyczerpane. A nad tym haosem unosi się duch rezygnacji, apatji, zniechęcenia i marazmu. Oto w jakim jest stanie sprawa drogowa w Polsce po przeprowadzeniu wymienionych wyżej reform!

A jakież są widoki na bliższą lub nawet i dalszą przyszłość? Słyszymy ciągle, że to ta, czy owa magistrala ma być doprowadzoną do porządku. Słyszymy, że dalsze odcinki dróg państwowych mają być powierzone dla przebudowy ich nawierzchni przedsiębiorcom zagranicznym. Słyszymy, że szosy wchodzące w system wielkich międzynarodowych szlaków turystycznych mają być przebudowane z kredytów międzynarodowych, uruchomionych przez Ligę Narodów. Słyszymy wreszcie, że napewno zagraniczni koncesjonarjusze linji autobusowych przyjmą warunek uporządkowania dróg, które zostaną im oddane w eksploatację. Co do wszystkich tych widoków pozostajemy jednakże sceptyczni. Mniejsza już z tem, że nadzieje rozwiązania sprawy drogowej opieramy w dalszym ciągu prawie wyłącznie na pomocy zagranicznej. Wobec takiej katastrofy, jaka dotknęła drogi polskie, to nawet i pomoc czarta byłaby mile widziana. Ale wiemy to jedno, że tam, gdzie w rachubę wchodzi pomoc zagranicy — sprawa pozostaje więcej niż problematyczną. Zwłaszcza dla nas, do których jakoś kapitał zagraniczny nie ma zaufania, a zwłaszcza do przedsięwzięć, które nie dają zbytnich gwarancji wypłacania regularnie procentów. A co do Ligi Narodów, — to mój Boże, czyż ktoś jeszcze, po za małemi dziećmi bierze ją na serjo? W naszem zrozumieniu opiera nie rozwiązania sprawy drogowej w Polsce na pomocy z zewnątrz to naiwna utopja.

Liczyć więc musimy na własne siły — tembardziej, że i pomoc ewentualna zagranicy nie będzie bezinteresowną i że drogo za nią musielibyśmy zapłacić. Tak czy owak rozwiązanie sprawy drogowej w Polsce zależy tylko od nas samych, od tego czy znaleźć na to potrafimy konieczne środki. A środki te, jak wiemy, nie mogą być małe — idą już one w setki miljonów złotych. Wszystko to co dać nam może znowelizowany nawet fundusz drogowy, fundusz pracy i t. d. to tylko kropla w morzu. Od nich tak, jak i od zagranicy nie oczekujmy rozwiązania sprawy drogowej. Ze środków osiągniętych z tych źródeł naprawimy i przebudujemy może jeszcze jakieś kilkadziesiąt kilometrów, może nawet jakieś paręset, ale nie zapominajmy, że w tym samym czasie dziesiątki tysięcy kilometrów doszczętnie się rujnuje i znika z powierzchni ziemi. Kilkaset nawet kilometrów dróg asfaltowych to nie rozwiązuje sprawy drogowej państwa tej wielkości co Polska. To mydlenie oczu podwarszawskich wycieczkowiczów, którzy mają możność dojechania teraz na kolację do Konstancina, bez połamania swego samochodu. Ale to jeszcze nie rozwiązanie *sprawy drogowej,* sprawy wielkiego państwowego i gospodarczego znaczenia. *Sprawa drogowa w Polsce musi być natychmiast i radykalnie rozwiązana,* a do tego niezbędnem jest chwycenie się środków heroicznych i wielkich, a nie półśrodków w rodzaju naszego nieśmiałego funduszu drogowgo. Sprawa drogowa musi być już uznaną za sprawę wielkiej konieczności państwowej, za sprawę niecierpiącą żadnej zwłoki, za sprawę niejako obrony Państwa. I tak jak w wypad-

ku zagrożenia granic powołuje się naczelnego wodza i oddaje mu się do dyspozycji wszystkie zasoby i siły żywotne kraju, tak i w sprawie drogowej, w której zagrożony już został stan posiadania Państwa koniecznem jest zmontowanie takiego aparatu i powierzenie takich pełnomocnictw Ministrowi Komunikacji jak i w wypadku wojny. Bynajmniej — to nie przesada. Stan obecny dróg polskich to prawdziwa klęska dla Polski, a klęski jak wiemy z praktyki innych krajów zwalcza się podobnemi metodami co i nieprzyjaciół. Dla uniknięcia klęski drogowej w Polsce, koniecznem jest zmobilizowanie wszystkich sił i środków narodu, nie cofając się już przed żadnemi względami. Jest to już ostatnia chwila. Wróg wkroczył już do Polski i jutro może już być zapóźno — nie będzie już czego bronić i ratować! Chcemy wierzyć, że wobec takiej groźby rezygnacja i obojętność u czynników powołanych do opieki nad drogami ustąpią miejsca prawdziwej energji i twórczej chęci czynu. A wtedy i społeczeństwo polskie napewno też, jak zawsze w ciężkich dla kraju chwilach, spełni bez szemrania swój obowiązek.



JEDNODNIOWA JAZDA KONKURSOWA A. P.

W dniu 25 czerwca zorganizował Automobilklub Polski Jednodniową Jazdę Konkursową do Radomia przez Nowe Miasto i z powrotem przez Białobrzegi razem na przestrzeni 208 km. Jazda ta konkursowa została pomyślana jako impreza nawpół sportowa a nawpół towarzyska, to znaczy obliczona nie na zawodowców, ale na amatorów-automobilistów, którzy znajdując w niej emulację sportową nie napotkają zbyt wielkich trudności, ani nie będą narażeni na zbyt wielkie koszty i zmęczenie. Regulamin więc obejmował szereg prób o charakterze sportowym, utrzymanych jednak w granicach osiągalnych na zwykłych seryjnych samochodach i przez kierowców specjalnie nawet nie wytrenowanych. Jedniodniowa Jazda Konkursowa obliczona została na obecne możliwości (finansowe) właścicieli samochodów i na obecne nasze warunki drogowe. Przy obecnym bowiem stanie naszych dróg i przy istniejącym obecnie taborze samochodowym nie do pomyślenia byłoby zorganizowanie i przeprowadzenie jakiejś większej międzynarodowej imprezy sportowej. Na zawodowców zagranicznych liczyć w tej chwili absolutnie nie możemy, gdyż Polska przedstawia dla zagranicznego przemysłu samochodowego teren mało interesujący, a zresztą ze względów choćby ambicji narodowej lepiej nie pokazywać obcym skutków naszej gospodarki drogowej. Poza tem obecnie w sporcie samochodowym zapanował wszechwładnie duch merkantylizmu, co zresztą jest zupełnie zrozumiałe, ze względu na wielkie koszty, jakie pociąga za sobą zawodowe uprawianie tego sportu, żadnego zaś polskiego klubu automobilowego nie stać na płacenie wysokich honorarjów za występy zagranicznych zawodowców.

Automobilklub Polski rozumie jednakże dobrze konieczność podtrzymania wśród rzeszy automobilistów polskich ducha sportowego. Jeżeli nie może on ze względów, wyżej wyłuszczonych, pokazać automobilistom polskim i polskiej publiczności wysokiej klasy





(Fot. S. Rosenmann).

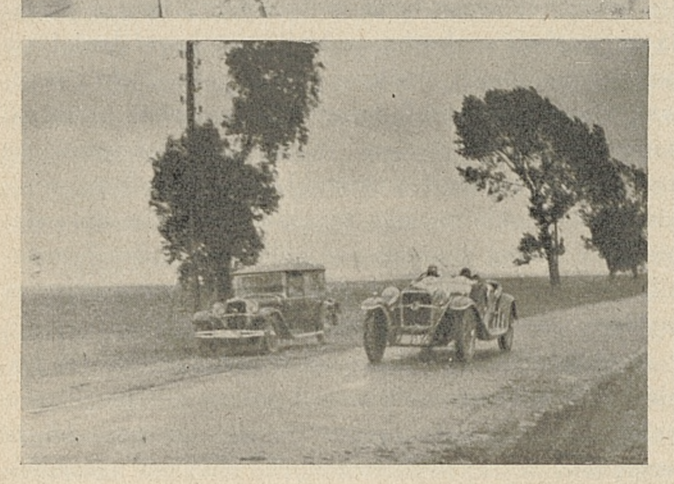
Deszcz padał przy wyjeździe z przed siedziby A. P.

Deszcz w dalszym ciągu lał podczas startu do prób specjalnych.

jazdy asów międzynarodowych, to jednak uważa za swój obowiązek propagować w Polsce automobilizm dostępnemi w tej chwili środkami. Dla tego więc, pomimo iż rezultaty jednodniowej jazdy konkursowej są stosunkowo mało oszałamiające, jednakowoż sama jazda wzbudziła duże zaitneresowanie w sferach automobilowych i zebrała, jak na dzisiejsze czasy, wcale pokaźną ilość zapisów, gdyż 25. Wśród nich znalazło się kilka zapisów starych, wytrenowanych jeźdźców, dla których Jedniodniowa Jazda Konkursowa, choć nie przedstawiała jakichś emocjonujących trudności, jednak dawała tak ulubioną atmosferę współzawodnictwa i gorączki turniejowej, mile przerywającą szarzyznę obecnego polskiego życia automobilo-

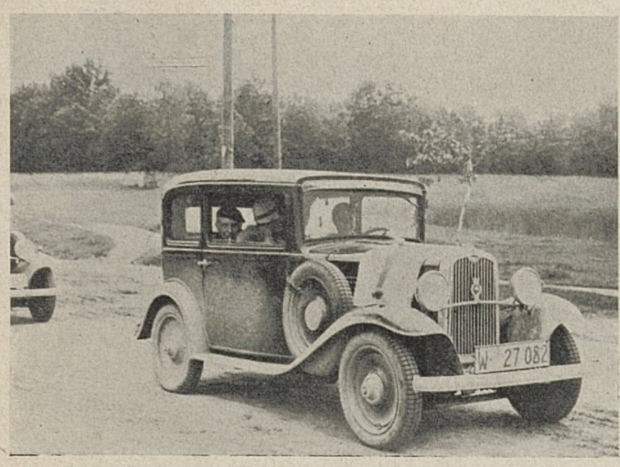








Na starcie do próby szybkości jedni zbijali bąki, a inni pracowali. (Fot. S. Rosenmann)





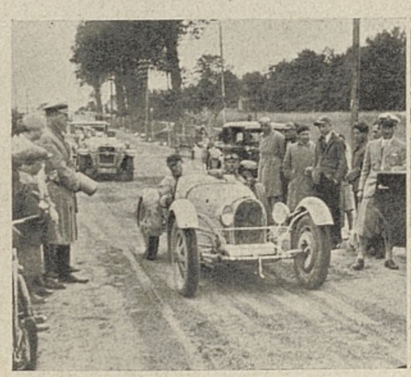
(Fot. S. Rosenmann).

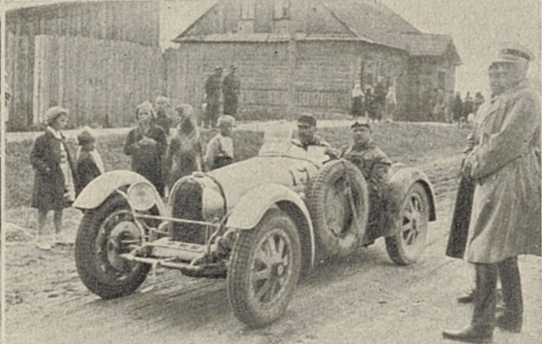


Płeć piękna interesowała się Jednodniową Jazdą bądź to sięgając po wawrzyny, bądź to podziwiając urządzenia techniczne, bądź to wreszcie szukając okazji do flirtu.

wego. Poza tem Jednodniowa Jazda Konkursowa miała charakter pokazowo-turystyczny, gdyż choć obejmowała ona szlak doskonale wszystkim automobilistom polskim znany, to jednakże taki, na którym w największej skali dokonuje się obecnie przebudowa nawierzchni na ulepszoną, dostosowaną do współczesnego ruchu samochodowego, i z tego względu szlak nadzwyczaj interesujący dla automobilistów.

Co powiedzieć o samym przebiegu Jednodniowej Jazdy Konkursowej? Pomimo bardzo złej pogody i wichury, napędzającej bez końca ostre zlewy, Jazda była w całem tego słowa znaczeniu imprezą doskonale udaną. Zawdzięcza to Automobilklub Polski w pierwszym rzędzie niezawodzącej nigdy pomocy naszych Władz Państwowych, t. j. Ministerstwa Komunikacji, które zrobiło wszystko co było w jego mocy aby uporządkować drogę na szlaku Jazdy Konkursowej (do tego stopnia, że próby, które miały wykazać zachowanie się samochodów i zawodników na złych drogach, odbyły się właściwie na drogach zupełnie dobrych, gdyż poprawionych w ostatniej chwili, staraniem Władz Drogowych) oraz Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, które, zachowując tradycję dawnych lat, zapewniło jeździe konkursowej, za pomocą organów policyjnych, wzorowy porządek na całej trasie. Z drugiej strony również organizacja Jazdy przez Automobilklub Polski była absolutnie nienaganna, co w wielkiej mierze przypisać należy energji i rutynie komandora Jazdy p. inż. Zeydowskiego oraz poświęceniu komisarzy i kontrolerów sportowych pp. Barylskiego, inż. Wachowskiego, W. Boskiego, inż. Zakrzewskiego, Ciąglińskiego, Sękowskiego, Romanowicza, inż. Seńkowskiego, inż. Podhorodeńskiego i Dembickiego oraz gospodarza p. R. Bormana. Do powodzenia Jednodniowej Jazdy Konkursowej przyczyniła się walnie







Nie zabrakło „Rasowych" maszyn na starcie do próby szybkości. (Fot. S. Rosenmann).



„Rasowi" gapie również byli licznie reprezentowani na starcie... *(Fot. S. Rosenmann).*

również ofiarność licznych osób i firm handlowych, które ofiarowały piękne nagrody dla zwycięzców, stwierdzając tem swoje zrozumienie ważności rozwoju automobilizmu polskiego.

Zbędnem jest opisywanie samego przebiegu Jazdy Konkursowej. Jak wszystkie szczęśliwe i udane imprezy była ona właściwie bez historji. Tabela rezultatów i lista zwycięzców i nagrodzonych oraz liczne fotografje, które tutaj zamieszczamy będą najlepszem i najdokładniejszem sprawozdaniem z Jednodniowej Jazdy Konkursowej. Z 21 samochodów, które wystartowały z Warszawy zakończyło Jazdę w czasie przepisowym 19. Klasyfikacja wypadła jak następuje:

I miejsce	w kategorji	I-szej	zdobył	p. Przygodzki na Fiat 508
I	„	„ II-giej	„	p. Bogucki na Bugatti
I	„	„ III-ciej	„	p. M. hr. Potocki na Bugatti
I	„	„ IV-tej	„	p. Rychter na Packardzie

ZESTAWIENIE NAGRÓD I PLAKAT A. P.
za Jednodniową Jazdę Konkursową na Samochodach
w dniu 25 czerwca 1933 r.

Nagrodę Kom. Spor. A. P.	Za miejsce	w kat.	Przyznano
„ „ „	I	I	p. Przygodzkiemu na Fiacie
„ „ „	I	II	p. Boguckiemu na Bugatti
„ „ „	I	III	p. hr. Potockiemu na Bugatti
„ „ „	I	IV	p. Rychterowi na Packardzie

Plakietę Kom. Spor. A. P.	Za miejsce	w kat.	Przyznano
Złotą	I	I	p. Przygodzkiemu na Fiacie
Srebrną	II	I	p. Cobelowi na Fiacie
Bronzową	III	I	p. Tyszkiewiczowi na Fiacie
Złotą	I	II	p. Boguckiemu na Bugatti
Srebrną	II	II	p. Dzierlińskiemu na Citröenie
Bronzową	III	II	p. Borowskiemu na Tatrze
Złotą	I	III	p. hr. Potockiemu na Bugatti
Srebrną	II	III	p. Burgerowi na Austro-Daimler
Bronzową	III	III	p. Krzeczkowskiemu na Citröenie
Złotą	I	IV	p. Rychterowi na Packardzie
Srebrną	II	IV	p. Flokstrumfowi na Cadillacu
Bronzową	III	IV	p. Żochowskiemu na Delage

Uczestnikom, którzy ukończyli Jazdę wręczono Plakiety Pamiątkowe Komisji Sportowej A. P.

Zestawienie Nagród Specjalnych na Jednodniową Jazdę Konkursową na Samochodach

w dniu 25 czerwca 1933 r.

1. Nagrodę p. M. hr. Potockiej — (przechodnią), za największą ilość wygranych prób w swej kategorji — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki.*

2. Nagrodę Państwowego Monop. Spiryt. — za najlepszy wynik na próbie największej szybkości (klm. lancé) przy użyciu do napędu silnika spirytusu lub mięszanki spirytusowej — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki.*

3. Nagrodę p. Zbigniewa Rozmanita — za osiągnięcie największej szybkości na odcinku „złej drogi" dla samochodu turystycznego — przyznano p. *Burgerowi.*

4. Nagrodę Firmy Vacuum Oil Company — za największe procentowe odchylenie wzwyż od minimalnej szybkości regulaminowej podczas próby na złej drodze dla zawodnika jadącego na olejach Gargoile-Mobiloil — przyznano p. *Burgerowi.*

5. Nagrodę Firmy Scintilla — za najlepszą szybkość w próbie jazdy na „złej drodze" dla samochodu sportowego — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki.*

6. Nagrodę Firmy Scintilla — za najlepszą regularność podczas próby C. (przy określonej szybkości przebiegu) dla samochodu turystycznego zamkniętego — przyznano p. *Dzierlińskiemu.*

7. Nagrodę Standard Nobel w Polsce — za największą ilość punktów uzyskanych w próbie B (próba zrywu i hamowania na przestrzeni 5 km. z 5-cioma przystankami) dla wozu turystycznego kat. I--II. — przyznano p. *Przygodzkiemu.*

8. Nagrodę Standard Nobel w Polsce — za największą ilość punktów uzyskanych w próbie B dla samochodu turystycznego — przyznano p. *Rychterowi.*

9. Nagrodę Firmy Englebert — dla zawodnika jadącego na oponach marki Englebert, który uzyska największą ilość punktów we wszystkich próbach — przyznano p. *Żukowskiemu.*

10. Nagrodę p. St. Wierzbickiego (szkatułka z butelką starego miodu) — „pocieszenia" dla kierowcy, którego prześladował największy „pech" — przyznano p. *Regulskiemu.*

11. Nagrodę p. St. Wierzbickiego — za największą szybkość w próbie A. (próba największej do osiągnięcia szybkości na przestrzeni 1 km. bez rozbiegu) na samochodzie turystycznym zamkniętym — przyznano p. *Rychterowi.*

12. Nagrodę p. Vice-Prezesa A. P. p. Stefana Fuchsa (bombonierka) — dla zawodniczki, która uzyska najlepsze wyniki na próbie „złej drogi" — zdobyła p. *Marchlewska.*

13. Nagrodę Polskiego Fiata — za najlepsze wyniki w I-szej kategorji — zdobył p. *Przygodzki.*

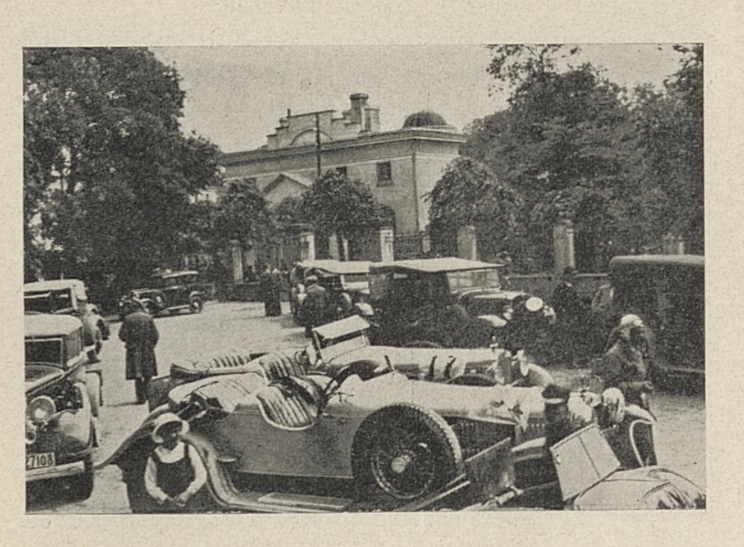
14. Nagrodę Polskiego Fiata — za najlepszy wynik w próbie szybkości bez rozbiegu dla samochodu turystycznego — zdobył p. *Rychter.*

15. Nagrodę Bezimienną — dla zawodnika, który uzyska w stosunku do swej zasadniczej punktacji regulaminowej na początku Jazdy — największy przyrost punktów dodatnich na końcu Jazdy — przyznano p. *Maurycemu hr. Potockiemu.*

16. Nagrodę p. I. Kestenbauma — za najlepsze wyniki, bez względu na kategorję dla zawodnika posiadającego na samochodzie instalację f-my Bosch — przyznano p. *Burgerowi.*

17. Nagrodę Austro-Daimlera — dla zawodnika, który w próbie E (jazdy po złej drodze) uzyska największe procentowo odchylenie wzwyż od zasadniczej regulaminowej min. szybkości zdobył p. *Maurycy hr. Potocki.*

18. Nagrodę Pol. Tow. Citröen — dla zawodnika, który w kat. II lub III na próbie utrzymania oznaczonej średniej szybkości na większym odcinku przy zachowaniu regularności osiągnie o najmniej 5 klm./g. większą przeciętną szybkość od regulaminowej szyb-





(Fot. S. Rosenmann).

Po dobrem śniadaniu u Wierzbickiego w Radomiu tem lepiej jeszcze się gazowało na mieszankach i na czystej... benzynie.

kości minim. i najniższą punktację za nieregularność — zdobył p. *Borownik*.

19. Nagrodę p. Dyr. Erno Turnaia — dla zawodnika, który we wszystkich próbach za wyłączeniem punktacji zasadniczej regulaminowej, otrzyma najmniej punktów ujemnych — zdobył p. *Krzeczkowski*.

20. Nagrodę Firmy Drago — dla zawodnika jadącego na mieszance „Drago", który osiągnie na próbie zrywu i hamowania na przestrzeni 5 klm. z 5-ma przystankami najlepszy wynik — zdobył p. *Bogucki*.

21. Nagrodę Firmy Morsztyn i Przygodzki—za najlepszy czas osiągnięty na kilometrze „lancé" na próbie największej do osiągnięcia szybkości na przestrzeni 1 klm. z rozbiegiem — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki*.

22. Nagrodę Stomil — za najlepszy wynik w I-ej kategorji dla zawodnika jadącego na oponach „Stomil" — zdobył p. *Pronaszko*.



(Fot. S. Rosenmann).
Bohater dnia hr. M. Potocki chroni się pad parasolem od deszczu... nagród, które na Niego spadły.

23. Nagrodę hr. Stefana Tyszkiewicza — dla zawodnika, który na próbie A, B, C i D łącznie użyje dla przejazdu najmniej czasu — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki*.

24. Nagrodę Firmy Tatra-Auto — dla zawodnika, który zdobędzie podczas całej Jazdy największą ilość punktów dodatnich za potrąceniem zasadniczych punktów regulaminowych przy starcie — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki*.

25. Nagrodę Firmy Michelin — dla zawodnika na samochodzie sportowym, który w próbie regularności jazdy i próbie utrzymania oznaczonej średniej szybkości na przestrzeni 1 klm. łącznie uzyska najmniej punktów ujemnych za nieregularność — zdobył p. *Maurycy hr. Potocki*.

U ŹRÓDŁA NAFTUSI...

Wyścig lwowski skończył się i trzeba było zadecydować ostatecznie co robimy i dokąd jedziemy, aby nie stracić uzyskanego z trudem trzydniowego urlopu. Mieliśmy świetnego Polskiego Fiata, jeszcze lepsze humory i ogromny zapał do zwiedzania. Już całą godzinę trwały narady, kiedy raptem ktoś z kąta rzucił projekt jazdy do Truskawca. Byliśmy stosunkowo już niedaleko tej perły zdrojowisk, która jak gwiazda, coraz jaśniej błyszczy na firmamencie naszych uzdrowisk.

Jedziemy!

Droga cudna. Krajobraz pełen wzgórz, lasów i świeżej zieleni, co pewien czas urozmaicają srebrzyste wstęgi rzek i ich dopływów. Po każdym przejechanym kilometrze humory poprawiają się. Wreszcie stajemy na miejscu.

Jesteśmy w jednym z najładniej położonych i najkomfortowiej urządzonych zdrojowisk polskich. To wszystko co się pisze i mówi o Truskawcu, jego zaletach, uroku otaczającej przyrody i wygodach, okazało się nie czczą reklamą, ale rzeczywistą prawdą.

Truskawiec posiada obecnie przeszło 4.000 pokoi, mieszczących się w ładnych, czystych willach, otoczonych ogródkami i zielenią. Czystość panująca w zakładzie wprost wzorowa. Kilkanaście kilometrów żwirowych ścieżek ułatwia spacery, a pięknie utrzymane parki zakładowe stanowią przemiły cel tych przechadzek.

Samo położenie na uroczym podgórzu karpackim, na wysokości 400 m. n. m., w dolinie otoczonej zewsząd lesistemi wzgórzami i łagodny klimat, jakgdyby z góry przeznaczyły Truskawiec na miejsce wypoczynkowe.

Dzięki sąsiedztwu salin Stebnika i Drohobycza, oraz olbrzymich obszarów naftowych Borysławia i Tustanowic i kopalni wosku ziemnego, Truskawiec posiada nieprzebraną obfitość i różnorodność wód leczniczych. A więc mamy tu czystą solankę przesyconą ponad 24%, źródła słono gorzkie, szczawy alkaliczno-ziemne, a wreszcie źródła siarczane.

W samym centrum parku zakładowego znajduje się pijalnia Naftusi, której sława obiega dziś całą Polskę. Malownicza aleja parkowa wiedzie w górę do pijalni wód Marji i Zofji, otoczonej pięknym parkiem i stylową krytą galerją.

Chlubą Truskawca jest kąpielisko siarczano-solankowe na Pomiarkach, oddalonych o 3 klm. od zakładu. Przypomina ono swym wyglądem estetycznym i artystycznem urządzeniem — skrawek plaży morskiej. Kąpielisko samo jest to basen solankowy o pow. 6400 $m.^2$, otoczony lasem drzew iglastych i liściastych na wys. 500 m. n. m. Basen posiada stopniowo opadającą głębokość od 70 do 170 cm. dla dzieci, a dochodzi do 9 m. dla osób umiejących pływać. Przyrządy gimnastyczne, i natryski umieszczone na plaży, wysypanej morskim piaskiem, oraz kąpiele słoneczne





Truskawiec – Klub Towarzyski. (Fot. J. Grünfeld, Truskawiec). *Truskawiec — „Naftusia".*

pod okiem lekarza, uzupełniają tę nowoczesną placówkę leczniczą, będącą pierwszym na ziemiach Polski otwartym basenem o wodach leczniczych.

W pobliżu basenu stoi budynek mieszczący Muzeum Truskawieckie im. Emmy Jaroszowej. Posiada ono 20.000 przeróżnych gatunków motyli, tysiące owadów, ciekawe okazy fauny miejscowej, oraz minerałów. Uzupełnieniem muzeum jest bibljoteka. Zbiorami opiekują się, stale je powiększając dwaj bracia Sogan, poświęcając im cały swój czas niepodzielnie.

Ogromnem uprzyjemnieniem pobytu w Truskawcu są liczne imprezy rozrywkowe i doskonała orkiestra w parku zakładowym: Kino, gościnne występy zespołów teatralnych z całej Polski, występy artystów i dobre odczyty, pozwalają co wieczór zażywać innej rozrywki. Trudno też nie wspomnieć o przemiłym klubie towarzyskim, gdzie spotyka się całe towarzystwo truskawieckie albo przy bridge'u, albo w czytelni lub na tarasie przy miłej pogawędce.

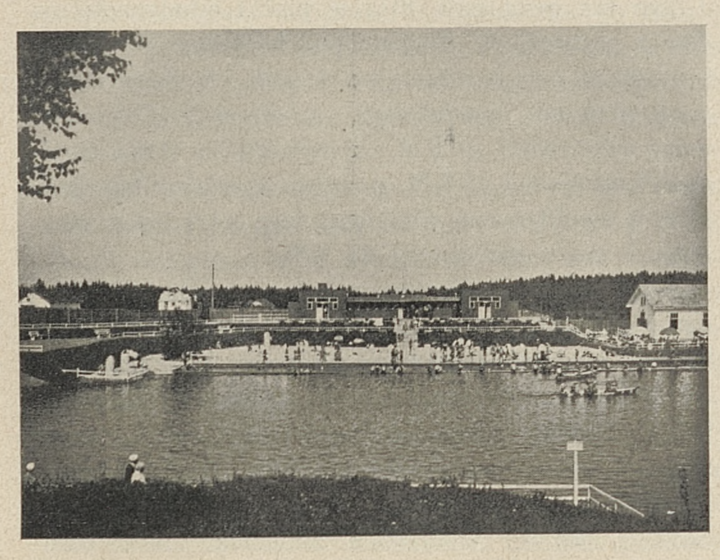
W roku bieżącym Truskawiec ma jeszcze jedną zaletę, że jest tani. Pensjonat dobry można dostać już za 7 zł. dziennie, a obiad w restauracji na deptaku kosztuje 2.50 zł.

Doskonale wyzyskaną jest też propaganda i sprzedaż wyrobów przemysłu ludowego w postaci haftów, wyrobów skórzanych, no i bajecznie tanich a pięknych wyrobów z alabastru z Żurawna.

Jednym z najpiękniejszych spacerów w okolicę Truskawca jest wyjście wieczorem na wzgórze Horodyszcze, z którego widać przecudną panoramę Borysławia, leżącego na sąsiednim wzgórzu, z tysiącem oświetlonych szybów, które zdaleka na tle ciemnego nieba wyglądają jak rój świętojańskich robaczków.

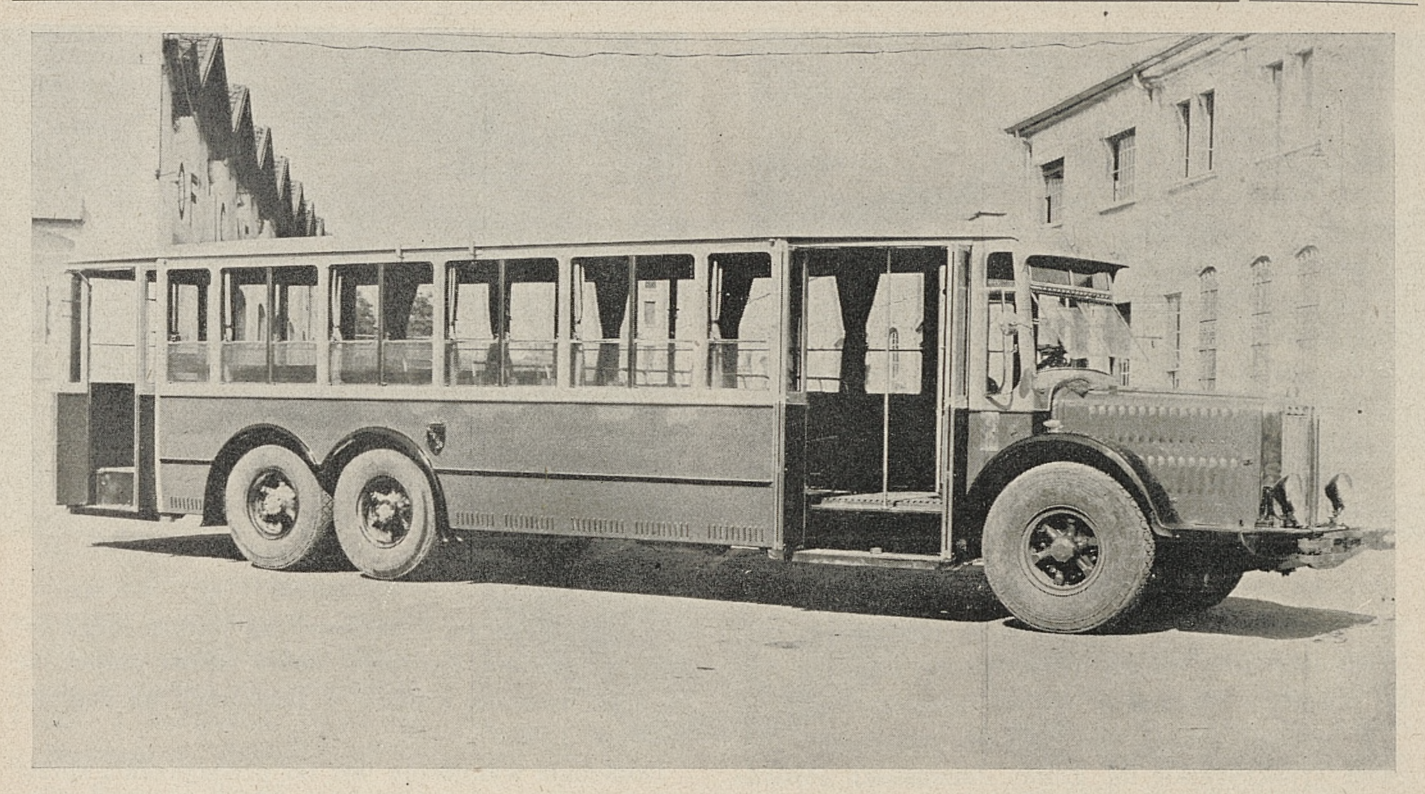
O pięknym parku leśnym na Horodyszczu pisać nie wypada, gdyż jest to miejsce westchnień tysięcy zakochanych kuracjuszy truskawieckich, których serca przepełnione miłością, a zmęczone całodzienną kuracją, tu dopiero wypoczywają i wypowiadają się.

Marja Szachówna.





(Fot. „Roma") *Truskawiec — kąpielisko siarczano-solankowe na Pomiarkach Truskawieckich.* (Fot. J. Grünfeld)



Autobus Alfa-Romeo typ N 80.

VI MIĘDZYNARODOWY SALON AUTOMOBILOWY W MEDJOLANIE

12—27 kwietnia 1933.

Zwiedzanie tegorocznego Salonu medjolańskiego należało było rozpoczynać właściwie od galerji pierwszego piętra, gdzie mieściła się niewielka wprawdzie, ale bardzo ciekawa retrospektywna wystawa samochodu. Panhard-Levassor z 1892 roku, De Dion-Bouton z 1898, Fiat z 1900, Itala z 1907, wreszcie olbrzymi kabrjolet parowy z połowy zeszłego stulecia, wywoływały wprawdzie uśmiech, szczególniej u młodszego pokolenia, widok jednak tych weteranów, a potem rzut oka na ostatnie modele, wystawione w głównej nawie Salonu dawały uderzający obraz olbrzymiego postępu, dokonanego w tak krótkim stosunkowo czasie w tym dziale techniki.

Salon tegoroczny, choć niewiele w nim było nowości, przedstawiał się ilościowo imponująco: 13 wystawców wozów osobowych (w tem 5 firm cudzoziemskich), aż 21 konstruktorów wozów ciężarowych (tylko dwóch zagranicznych), 15 fabrykantów karoseryj, szesnastu łodzi motorowych i silników do nich, 51 wystawców akcesoryj, razem 180 stoisk, złożyło się dzięki tradycyjnemu już, dobremu smakowi organizatorów, na piękną i efektowną całość.

W dziale samochodów osobowych znajdujemy trzy nowości — trzech czołowych marek włoskich: Fiat, Alfa Romeo i Lancia.

Jak już od lat kilku Fiat i w roku bieżącym wystąpił w Salonie medjolańskim z zupełnie nową kreacją. W roku 1931 ukazał się typ 514, w roku ubiegłym — 508, który, pod nazwą Balilla, dzięki swym zaletom i cenie, stał się we Włoszech niezmiernie popularny (podobno przeszło 15 tysięcy tych wozów kursuje po włoskich drogach), w tym roku zaprezentowano nam typ 518 nazwany „Ardita".

Typ ten produkuje Fiat w pięciu odmianach: na dwóch podwoziach, długiem pod karoserje na 7 osób i krótkiem pod karoserje na 5 osób i z dwoma różnemi silnikami: normalnym, pojemności 1758 cmc, mocy efektywnej 40 KM i dwulitrowym (1994 cmc), mocy efektywnej 45 KM; pozatem specjalny typ sportowy z dwulitrowym silnikiem, lecz o wyższem sprężeniu i mocy efektywnej 54 KM.

Silnik Ardity jest czterocylindrowy, odlany ze specjalnego żeliwa razem z karterem, cylindry mają skok 92 mm, średnicę: przy typie normalnym 78 mm, przy dwulitrowym — 82 mm. Silnik, sprzęgło i skrzynka biegów tworzą jeden blok, zawieszony elastycznie na poduszkach z gumy. Wał korbowy, trzyłożyskowy, połączony jest łańcuchem z wałem rozrządczym. Zawory, jak we wszystkich silnikach Fiata, znajdują się z boku cylindrów. Zapłonnik z automa-

tycznem przyśpieszeniem; gaźnik, z filtrem powietrznym, zasilany jest przy pomocy pompki, pędzącej benzynę ze zbiornika, o pojemności 62 litrów, pomieszczonego z tyłu. Smarowanie dokonywa się pompką do oleju trybową, pompka wodna jest odśrodkowa. Sprzęgło suche, jednotarczowe; przekładnia ma cztery biegi, trzeci cichobieżny, i zaopatrzona jest w synchronizator. Wał transmisyjny, rurowy, ma po obu końcach przeguby. Tylny most z blachy stalowej; rama bardzo niska, wzmocniona krzyżowemi poprzeczkami. Zawieszenie na półeliptycznych resorach z hydraulicznemi amortyzatorami. Hamulec nożny, hydrauliczny, o podwójnym cylindrze, działa na wszystkie cztery koła, hamulec ręczny zaś na transmisję. Instalacja elektryczna składa się z: baterji 12 wolt — 52 amperogodzin, rozrusznika z pedałem, dynamo, latarń o trzech światłach i tylnej latarki z sygnałem „stop". Wóz posiada sygnalizator kierunku, wpuszczony w karoserję.

Odległość pomiędzy osiami wynosi: w długim typie 3 metry, w krótkim 2.700 metra; rozstaw kół przy obu typach wynosi pomiędzy przedniemi kołami 1,390 m, pomiędzy tylnemi — 1,410 m. Opony, typu niskiego ciśnienia są wymiarów 5,25 × 17 na krótkiem podwoziu, 5,50 × 17 na długiem.

Nadwozia Ardity są bardzo nowoczesne i estetyczne. Ukośna, zaostrzona chłodnica, linje nadwozia ładnie zaokrąglone, przednie słupki lekko pochylone, tworzą bardzo ładną całość; ciekawą i bardzo praktyczną inowacją jest usunięcie słupka środkowego w karoserji pomiędzy drzwiami, co znakomicie ułatwia wchodzenie i wychodzenie z samochodu.

Jeżeli podwozie Alfa Romeo „6 C Gran Turismo" VI-a serja, nie stanowi nowości w ścisłem tego słowa znaczeniu, różni się ono na tyle od poprzednich seryj tego sławnego juk typu medjolańskiej marki całym szeregiem udoskonaleń, że można go śmiało nazwać nowością. Doświadczenia, zdobyte przez Alfę w zwycięskich zawodach na wszystkich autodromach świata, zostały obecnie wykorzystanie przy budowie seryjnej.

Pojemność cylindrów powiększono do 1917 cmc, moc przy 4500 obrotach na minutę wynosi 68 KM. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że cały wóz, z zamkniętem nadwoziem na cztery osoby, waży zaledwie 1250 kg, łatwo sobie wytłomaczyć jego niezwykłe zalety sportowe: fenomenalny zryw i szybkość przeszło 120 km/g. Wysoką moc (przeszło 35 KM na litr pojemności), w dużej mierze przypisać należy ulepszeniom w silniku, głównie zastosowaniu dwóch wałów rozrządczych na głowicy silnika, działających bezpośrednio na zawory, co umożliwiło nadanie komorze wybuchowej półkulistej formy i umieszczenie świe-



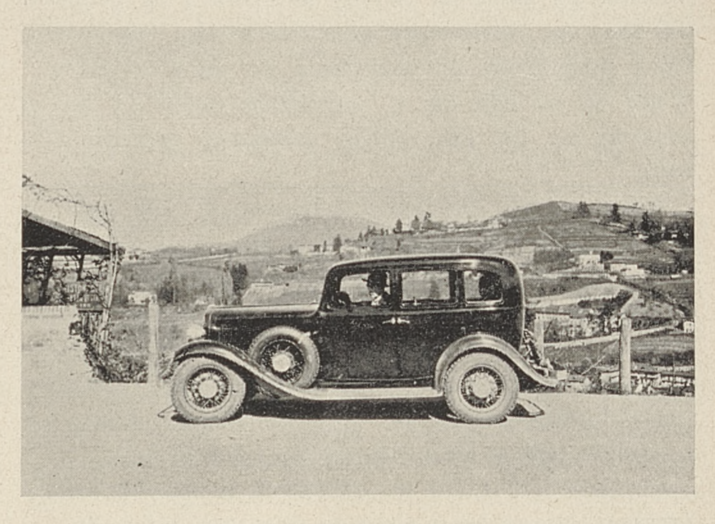
Józefina Baker na samochodzie Fiat „Ardita".

cy we środku. Głowica odlana jest ze specjalnego stopu, gniazda zaworów wykonane z bronzu. Korbowody zostały wzmocnione, powiększono liczbę pierścieni w cylindrach; wał korbowy cementowany jest lepiej zrównoważony; ulepszono smarowanie przez dodanie specjalnego labiryntu dla ochładzania oleju w głębi karteru; zaprowadzono ulepszenia w obiegu wody, dodano przy chłodnicy zasuwę, dającą się regulować przez kierowcę; podwojono filtry do benzyny.

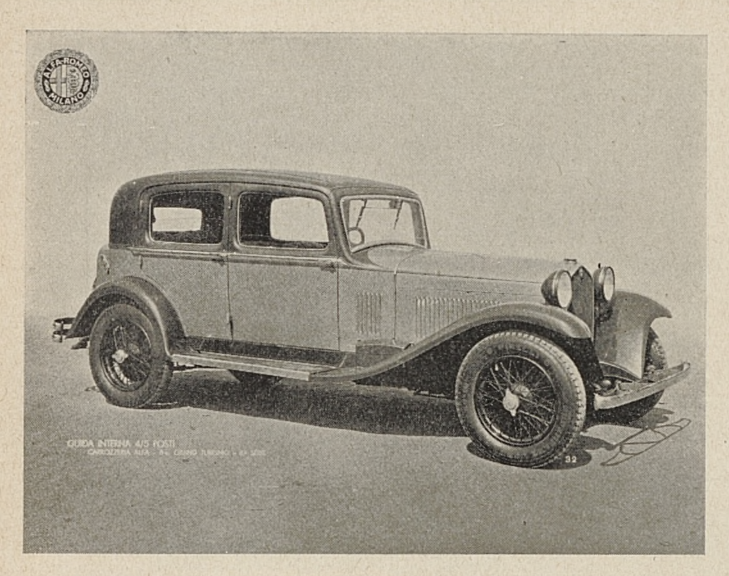
Zwrócono dużą uwagę na wzmocnienie ramy podwozia; podłużnice i poprzeczki typu pudełkowego, znacznie silniejsze, są spajane elektrycznie, co wytwarza bardzo sztywny zespół.

Wiele nowości znajdujemy w skrzynce biegów. Ma ona cztery szybkości z tych trzecia cichobieżna. Zaprowadzono wolne koło i synchronizator.

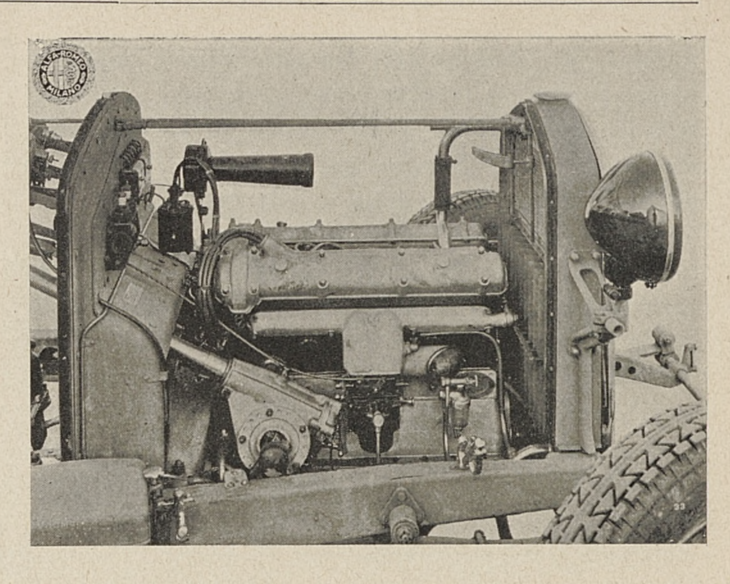
Zawieszenie wozu uległo również modernizacji: ulepszono resory i nadano im nową formę; zastosowano cierne amortyzatory, które na tylnych kołach dają się regulować przez kierowcę.



Fiat 522 S.



Kareta z wewnętrznem prowadzeniem Alfa-Romeo 6 C. Gran Turismo VI-ej serji.



6-o cyl. silnik Alfa-Romeo—Gran Turismo VI serji.

Odległość pomiędzy osiami wynosi 2,925 metra, rozstaw kół 1,430 m, opony o niskiem ciśnieniu 28 × 5,50.

Wystawiony w stoisku Lancia nowy typ „Augusta" (którego właściwym debiutem, pod nazwą „Vespa" był zeszłoroczny Salon paryski) wywołał wielkie zainteresowanie we włoskich sferach samochodowych, przy niskiej bowiem względnie cenie (19500 lirów, t. j. około 9 tysięcy złotych) posiada charakter małego wprawdzie, lecz luksusowego wozu. Zręczne połączenie w jedną całość ramy podwozia z karoserją umożliwiło konstruktorowi pomieszczenie w samochodzie czterech zupełnie wygodnych siedzeń. Typowe dla Lancii zawieszenie, z niezależnemi przedniemi kołami, dobre rozłożenie mas, duża stosunkowo odległość pomiędzy osiami złożyły się na to, że Augusta doskonale trzyma drogę. Obfity dobór przyrządów pokładowych, starannie wykonana karoserja, bez środkowego słupka, szyby z nierozpryskującego się szkła, dwie duże walizy, umieszczone w karoserji, zbiornik na benzynę, dający autonomję na przeszło 400 km. oto zewnętrzna charakterystyka tego wozu, która upoważnia do określenia go jako luksusowy. Waży on ca 830 kg. i, zużywając około 11 litrów benzyny na 100 km, osiąga szybkość przeszło 100 km/g.

Silnik czterocylindrowy, pojemności 1196 cmc, w kształcie litery V, z zaworami w głowicy, zawieszony jest elastycznie; gaźnik Zenith, instalacja elektryczna Boscha 6 wolt; sprzęgło jednotarczowe, suche; skrzynka biegów z czterema szybkościami, trzecia cichobieżna; wolne koło umieszczone na transmisji. Hamulec nożny hydrauliczny, systemu Lockhead, działa na wszystkie cztery koła, ręczny na tylne tylko.

Rozstaw kół 1,210 m, odległość pomiędzy osiami 2,650 m, opony typu niskiego ciśnienia 140 × 40.

Pozostałe marki włoskie: Bianchi, Isotta-Fraschini, O. M., Itala, Ansaldo były naturalnie wszystkie reprezentowane w Salonie, nie zatrzymujemy się jednak nad niemi, ponieważ wystawiły swoje dawniejsze typy, dobrze już znane.

Fabrykantów karoseryj było sporo. Castagna, Pinin Farina, Sala, Savia, Borsani i wielu innych godnie reprezentowali ten wysoko stojący dział przemysłu włoskiego.

Z nielicznie wystawionych zagranicznych marek główną uwagę zwracało podwozie 12-o cylindrowego wozu Hispano Suiza, prawdziwe arcydzieło mechaniki w wielkim stylu, pozatem obecni byli: Packard, który wystawił piękny spider, Chrysler, prezentujący swego Plymoutha i maleńki Austin.

Galerję pierwszego piętra zajęła retrospektywna wystawa samochodu, o której wspomnieliśmy na samym początku oraz stoiska fabrykantów akcesoryj i wystawa motonautyczna.

Imponujące wprost wrażenie robiła wystawa samochodów przemysłowych, mieszcząca się w dwóch wielkich przybudówkach do Salonu. Patrząc się na szeregi olbrzymich podwozi, autobusów, samochodów ciężarowych do najprzeróżniejszego użytku, począwszy od zwykłego transportowego, a skończywszy na sikawce motorowej, nawet laik mógł sobie zdać sprawę, jaką rolę w życiu nowoczesnem zajmuje już trakcja silnikowa i jaką z czasem zajmować będzie. Mówić o zmierzchu trakcji kolejowej byłoby naturalnie przesadą, jednakże nie ulega wątpliwości, że jesteśmy w przełomowym momencie historji lokomocji lądowej: możliwości zastosowania samochodu przemysłowego są tak wielkie, że trudnoby było dzisiaj zakreślać ich granice.

Najbardziej charakterystyczną tendencją postępu w tym dziale techniki jest budowa coraz większych,

coraz potężniejszych podwozi. Normalny dzisiejszy wóz ciężarowy ma nośność użyteczną od 6 do 7 tonn i może ciągnąć przyczepki do 17 ton nośności, zaś autobusy mieszczą i to wygodnie, 50-u, 70-u, a nawet i stu pasażerów.

Rozwój ten zawdzięcza samochód ciężarowy w pierwszej linji wprowadzeniu silnika Diesela. Zastosowanie jako paliwa tanich ciężkich olejów, zamiast drogiej benzyny i, dzięki możności stosowania wyższej kompresji, zmniejszenie konsumcji, rozwiązało tę sprawę z gospodarczego punktu widzenia. Dalszemi jego zaletami są: większe bezpieczeństwo w razie ognia, niezależność funkcjonowania od temperatury zewnętrznej i prostota konstrukcji.

Toteż wszystkie włoskie fabryki samochodów ciężarowych poszły tą drogą i osiągnęły bardzo piękne rezultaty.

Znana bresciańska fabryka O. M., oprócz silników Diesela, budowanych podług licencji Saurera, wystawiła, jako nowość, autobus 5 BLDPL, z sześciocylindrowym silnikiem, na 45 osób, mający przyczepkę na 40 osób. Przyczepka, zaopatrzona, tak jak sam wóz, w hamulce pneumatyczne, trzyma się ściśle kolei autobusu i można tym zespołem osiągnąć bezpiecznie szybkości nawet wyżej 70 km/g.

Lancia wystawia podwozie „Ro" z dwusuwowym silnikiem, licencji Junkersa, o dwoch cylindrach i czterech przeciwległych tłokach, ktore obecnie produkowane jest seryjnie.

U Fiata zwraca uwagę olbrzymi autobus 656 N, mieszczący 80 pasażerów, z kabiną kierowcy, umieszczoną nad samym silnikiem, pozatem znajdujemy całą gamę wozów ciężarowych od lekkiego wózka półtonowej nośności do potężnego wozu do przewożenia olejów. Zaznaczyć należy, że Fiat jest jedyną włoską fabryką, budującą silniki Diesela własnej konstrukcji.

Największem zainteresowaniem ze strony publiczności cieszył się wspaniały rzeczywiście autobus Alfa Romeo, typu N 80, o trzech osiach, długości 12 metrów, przeznaczony dla komunikacji pomiędzy Medjolanem, a znanem uzdrowiskiem Salsomaggiore. Autobus posiada 56 wygodnych foteli, przedział na bagaż, umywalnię ze wszelkiemi wygodami, ponadto radjoodbiornik, każdy zaś fotel zaopatrzony jest w słuchawki. Szybkość — 85 km/g, co przy idealnym stanie tutejszych dróg bynajmniej nie jest teorją.

Z zagranicznych konstrukcyj wymienić należy: piękne podwozia Renault oraz Vomag, ponadto autobus Man, wystawiony przez Isotta Franschini, która budować będzie ten typ na Włochy.

Licznie reprezentowany był dział przyczepek, w budowie których również zaznacza się wielki postęp, głównie przy konstrukcji hamulców i dobrem trzymaniu drogi.

Jan Erlich.

NOWE PRZEPISY O RUCHU POJAZDÓW MECHANICZNYCH W SZWAJCARJI

Z dniem 1 stycznia r. b. weszła w życie ustawa federalna z dn. 15 marca r. ub., wraz z dotyczącem rozporządzeniem wykonawczem z dn. 25 listopada tegoż roku, wprowadzająca na całym obszarze Szwajcarji jednolite przepisy o ruchu samochodów i rowerów.

Ustawa ta kładzie wreszcie kres anormalnemu stanowi rzeczy, jaki tam pod tym względem panował, gdyż do tej pory ruch mechaniczny na drogach szwajcarskich był normowany oddzielnemi rozporządzeniami kantonalnemi, co z konieczności musiało wprowadzać zamieszanie i dezorjentację w tej tak ważnej dla całego kraju sprawie.

Wprawdzie przedtem już były podejmowane próby unifikacji przepisów dotyczących ruchu drogowego, co znalazło wyraz w konwencji zawartej w tej sprawie w 1914 r. między kantonami, czyli t. zw. konkordacie zmienionym następnie w 1920 r. i uzupełnionym znowu w 1921 r. t. zw. międzykantonalnem rozporządzeniem o ruchu samochodów dla zbiorowych transportów osób; jednakże nie wszystkie kantony przystąpiły do konkordatu, a nawet tam gdzie on obowiązywał, nie wszędzie go ściśle przestrzegano. Z biegiem bowiem czasu, skutkiem rozwoju ruchu drogowego zachodziła konieczność zmiany niektórych przepisów, co też dokonywano samoistnie w wielu kantonach, wobec tego, że osiągnięcie całkowitej zgody wszystkich kantonów na zmiany w konkordacie było trudne. Mimo więc że konkordat w ogólnych zarysach, jako stan prawny obowiązywał, w rzeczywistości jednak, w większości kantonów praktycznie nie był stosowany.

Ażeby ułatwić automobilistom zwłaszcza zagranicznym, orjentowanie się w przepisach normujących ruch mechaniczny w poszczególnych kantonach, Ministerstwo Sprawiedliwości wydawało rok rocznie biuletyn o rozporządzeniach regulujących ruch samochodowy w Szwajcarji.

Było to niezbędne, zważywszy, że Szwajcarja należy do krajów o bardzo intensywnym ruchu mechanicznym na drogach, — licząc własnych samochodów według stanu z r. ub. 70 000 osobowych, 18 500 ciężarowych i 875 autobusów. Nadto, nader ważną pozycję w ruchu drogowym tego kraju stanowią samochody zagraniczne, przejeżdżając tranzytowo przez jego terytorjum. W wyniku bowiem swego położenia między Niemcami, Italją, Francją i Austrją, stanowi Szwajcarja strefę tranzytową dla międzynarodowego handlu. Posługujący się dotychczas szwajcarskiemi linjami kolejowemi zaczął tranzyt handlowy w ostatnich latach używać

także dla swych celów transportów samochodowych. Niemniej ważną pozycję w ruchu stanowią samochody zagraniczne przyjeżdżające dla celów turystycznych.

W myśl ustawy z dn. 15 marca 1932 r., dokumentem prawnym legitymującym pojazd i dopuszczającym go do ruchu na drogach publicznych jest t, zw. pozwolenie na kursowanie po drogach (dokument rejestracyjny), kierowca zaś winien posiadać pozwolenie na prowadzenie pojazdu (prawo jazdy). Pozwolenie na kursowanie po drogach wystawiane jest nie na imię właściciela pojazdu, ale tej osoby, w której użytkowaniu pojazd pozostaje. Oba dokumenty są wystawiane na podstawie egzaminów i badań dokonywanych przez państwowych ekspertów samochodowych.

Pozwolenia na prowadzenie samochodów są roczne, o ile kierowca w ciągu dwóch kolejno po sobie idących lat nie odnowił pozwolenia, musi się poddać na nowo egzaminowi.

Ustawa nie zawiera osobnych przepisów odnośnie szkół kierowców samochodowych, chociaż wymaga by ci, którzy poświęcają się zawodowi nauczycieli w tych szkołach, posiadali specjalne pozwolenie, wydane przez władze kantonalne na zasadzie odpowiedniego egzaminu.

Kierowcy zagraniczni powinni posiadać międzynarodowe prawo jazdy w okresie czasowego pobytu w Szwajcarji. Z Italją i Niemcami obowiązuje umowa, dopuszczająca w ruchu czasowym krajowe prawa jazdy.

Specjalną uwagę poświęcono przepisom dotyczącym odpowiedniego utrzymania samochodu jak to: dostatecznego oświetlenia, przyrządów sygnalizacji, sprawnego działania hamulców i t. p. Obowiązkiem kierowcy jest zawiadamiać użytkownika pojazdu, o każdem jego uszkodzeniu, czy też złem funkcjonowaniu.

Co do szybkości jazda niema żadnych ograniczeń dla samochodów osobowych oraz motocykli; wyrażone jest tylko wymaganie, że kierowca musi zawsze panować nad pojazdem i dostosowywać jego szybkość do różnych rodzajów dróg, jak i warunków ruchu. Natomiast dla samochodów ciężarowych ze względu na konserwację dróg, wprowadzone są ograniczenia szybkości, w zależności od wagi i od tego czy kursują na oponach, czy też na pełnych obręczach gumowych.

Co się tyczy zasad jazdy samochodów na drogach publicznych, to mają tutaj zastosowanie przepisy dotyczące międzynarodowego ruchu drogowego, przytem obowiązującą jest zasada ruchu prawostronnego. Przy wyprzedzaniu się pojazd, który jedzie wolniej ma obowiązek umożliwić wyprzedzenie temu, który jedzie prędzej i podaje sygnał ostrzegawczy o wyprzedzaniu. Na skrzyżowaniach i rozwidleniach dróg winien kierowca dawać pierwszeństwo samochodom nadjeżdżającym równocześnie z prawej strony.

Specjalnie interesującemi są przepisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane ruchem pojazdu.

Obowiązujące poprzednio przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych nie zawierały pod tym względem żadnych specjalnych postanowień, tak, że w sprawach tego rodzaju rozstrzygały sądy szwajcarskie, a specjalnie Najwyższy Trybunał (Trybunał Federalny) stosując odpowiednie paragrafy kodeksu prawnego. Najwyższy Trybunał przyjął za zasadę, uważać kierowcę za winnego, w każdym wypadku, gdy zostanie stwierdzone spowodowanie przez niego naruszenia zasadniczego prawa, zabraniającego narażać na niebezpieczeństwo całość czyjejś osoby. Stosowanie tej zasady było surowo przestrzegane, tak, że bardzo rzadko zwalniano kierowcę od winy, w razie zajścia jakiegoś wypadku. Zupełnie nowy stan prawny co do odpowiedzialności wprowadza omawiana ustawa. Jako osoba odpowiedzialna i obowiązana do uiszczenia odszkodowania, uważany jest użytkownik samochodu, t. j. ta osoba, w czyjej czasowem posiadaniu tenże się znajduje, a nie właściciel prawny samochodu. W razie, jeśli samochód stał się przyczyną czyjejś śmierci, czy też uszkodzenia cielesnego, względnie straty materjalnej, użytkownik samochodu odpowiada cywilnie za szkody i zostaje zwolniony od odpowiedzialności tylko wtedy, gdy dowiedzie, że wypadek został spowodowany przez siłę wyższą, lub z winy poszkodowanego, względnie trzeciej osoby. O ile samochód przechodzi w ręce nowego użytkownika, poprzedni użytkownik odpowiada cywilnie wspólnie z nowym, aż do czasu prawnego przeniesienia zezwolenia na kursowanie na imię nowego użytkownika.

Jeszcze przed uchwaleniem ustawy z dn. 15 marca 1932 r., było wprowadzone w Szwajcarji, tak jak w Anglji, Danji, Finlandji, Norwegji i Szwecji, obowiązkowe ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za wypadki spowodowane ruchem pojazdów mechanicznych. Ustawa, potwierdzając istniejące pod tym względem przepisy, nakłada na użytkownika samochodu obowiązek ubezpieczenia go.

Poszkodowany może dochodzić swych praw w granicach sumy ubezpieczeniowej. Odnośny paragraf przepisów określa wysokość sumy ubezpieczeniowej w zależności od rodzaju pojazdu.

Samochody zagraniczne, przebywające czasowo na terytorjum Szwajcarji muszą być ubezpieczane.

Nowa ustawa zajmuje się nie tylko samym ruchem pojazdów, ale reguluje również sprawę sygnalizacji drogowej, wprowadzając jednolitą zasadę dla całego terytorjum. Znakowanie dróg oparte jest na postanowieniach konwencji genewskiej z kwietnia 1931 r. Na uwagę zasługuje zakaz umieszczania wzdłuż dróg tablic reklamowych, któreby mogły narażać na szwank bezpieczeństwo ruchu, — oraz zakaz używania dla celów innych niż sygnalizacji drogowej, kształtów i kolorów, ustalonych dla znaków drogowych.

K.



Start do XI Konkursu Wytrzymałości w Mans. *(Phot. Associated-Press).*

1933.

WIELKIE ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

XI Grand Prix Wytrzymałości w Mans.

Tegoroczny dwudziestoczterogodzinny konkurs wytrzymałości w Mans odbył się w dn. 17-18 czerwca, na dawniejszym obwodzie szosowym Sarthe. Start nastąpił w dn. 18-go czerwca o godz. 16-ej. W trudnym tym konkursie startowało tego roku 29 samochodów z dwoma kierowcami na każdym. Natychmiast, bo już na pierwszem okrążeniu wysunął się na czoło zeszłoroczny zwycięzca konkursu Sommer, który wespół z Nuvolarim prowadzili Alfę-Romeo 2238 cm³. za nim zaś, następując mu na pięty, Chiron, który w towarzystwie Cortese pilotował również Alfę. O trzecie miejsce toczyła się w przeciągu dwóch godzin zacięta walka pomiędzy Levis-Richards, a Chinnetti-Varent i Moll-Cloitre. W 22 okrążeniu Chiron wskutek uszkodzenia wozu ustępuje miejsca Chinetti-Varent, którzy zdołali już wysunąć się przed Lewis-Richards. Na czwartem miejscu znajdują się teraz Moll-Cloitre, a na piątem książe Rumuński — Mikołaj-Cattaneo. Po czterech godzinach na trzeciem miejscu znajduje się z powrotem Lewis-Richards, za nimi idą Moll-Cloitre, a na piątem książe Rumuński, Mikołaj-Cat już odrobić opóźnienie, wywołane niewielkiem uszkodzeniem wozu W 44 okrążeniu ci ostatni wysuwają się już na czwarte miejsce i przyśpieszając ciągle, w szóstej godzinie zajmują już nawet trzecie. Przed zapadnięciem zmroku komisarze sportowi ogłaszają, że książę Rumuński i Cattaneo, którzy prowadzili na przemian przepysznego Duesenberga 6,882 cm³, zostają zdyskwalifikowani, ponieważ drugie zaopatrzenie samochodu uskutecznili po 22 okrążeniach, wtedy, gdy regulamin pozwalał na dokonanie zaopatrzenia dopiero po 24 okrążeniach. Nastąpiło tu właściwie nieporozumienie, gdyż ks. Mikołaj zrozumiał iż przeciętna zaopatrzeń nie może wypadać częściej niż po 24 okrążeniach, a ponieważ pierwsze zaopatrzenie jego wozu miało miejsce po 28 okrążeniach, sądził on, że drugie może on uskutecznić już wcześniej, gdyż przeciętna wypadała mu po 25 okrążeniach. Jednakowoż gremjum komisarzy sportowych inaczej interpretowało regulamin i książę Mikołaj, który miał duże szanse na zajęcie jednego z czołowych miejsc w klasyfikacji, musiał się poddać orzeczeniu komisarzy sportowych. W siódmej godzinie porządek czołowych jeźdźców nie zmienił się za wyjątkiem Chiron-Cortese, którzy zeszli znowu na czwarte miejsce po Lewis-Richards i Chinetti-Varent. Sommer-Nuvolari w dalszym ciągu niezmiennie utrzymują pierwsze miejsce, osiągając w tym czasie 70 okrążenie, t. j. o dwa okrążenia więcej niż najbliższy za nimi wóz Teraz wśród nocy w czasie deszczu odpada wskutek uszkodzenia instalacji świetlnej Moll-Cloitre, którzy szli dotąd stale na piątem miejscu. W ósmej godzinie odpada Czaykowski-Gaupillat, wskutek uszkodzenia akumulatora. Chiron-Cortese wyprzedza swoich przeciwników i umieszcza się na drugiem miejscu za Sommer-

Nuvolari. Teraz następuje emocjonujący moment doganiania Sommer-Nuvolari przez Chiron-Cortese. Przestrzeń między nimi zaczyna się widocznie zmniejszać i w 10 godzinie wyścigu zdaje się już zbliżać dramatyczna chwila decydującej walki. Jednak Chiron-Cortese zatrzymują się dla zaopatrzenia i w chwili startu zawodzi ich rozrusznik. Powoduje to pewną stratę czasu, wskutek której spadają oni z powrotem na trzecie miejsce za Chinetti-Varent. Jednak w niedługim czasie strata ta zostaje odzyskaną i znowu zaczyna się ostra gonitwa Chiron-Cortese za Sommer-Nuvolari. Teraz jednak fortuna na chwilę odwraca się od Sommer-Nuvolari. Wskutek uszkodzenia błotnika i przeciekania rurki doprowadzającej paliwo, zatrzymują się oni na całych siedemnaście minut, co powoduje przesunięcie się ich na trzecie miejsce za Chiron-Cortese i Chinetti-Varent. W 13 godzinie ci ostatni wysuwają się na 1 miejsce przed Chiron-Cortese, ale w 15-ej godzinie już z powrotem ustala się poprzedni porządek. W tej chwili następuje najdramatyczniejszy moment całego wyścigu. Mianowicie p-i Siko, która z Sabipa prowadziła Alfę, zmęczona widocznie całonocną jazdą wylatuje na zakręcie z toru, ścina trzy drzewa, koziołkuje i na szczęście wylatuje z samochodu, który zapala się natychmiast. Pani Siko wychodzi z tego nieprawdopodobnego karambolu ze stosunkowo nieznacznemi obrażeniami, ale wóz jej zostaje doszczętnie zniszczony. W 16 godzinie Chiron-Cortese zajmują jeszcze pierwsze miejsce, ale za nimi znajdują się już Sommer-Nuvolari, którzy raz za razem biją rekord okrążenia toru. Przed końcem 16 godziny Sommer-Nuvolari odzyskują wreszcie 1 miejsce. W osiemnastej godzinie odpadają Chiron-Cortese, wskutek uszkodzenia przedniej osi i kierownicy przy zarzuceniu samochodu, w czasie gdy prowadził go di Cortese. Walka teraz traci na ostrości. Porządek czołowych jeźdźców nie zmienia się już do 23-ej godziny. Prowadzi Sommer-Nuvolari, za nimi idą Chinetti-Varent, na trzeciem miejscu znajdują się Lewis-Richards, na czwartem Von der Becke-Peacock. Na godzinę dopiero przed końcem wyścigu, zaczyna się poważna walka między dwoma pierwszymi wozami, które obydwa są do niemożliwości już przemęczone i gonią ostatkami sił. Zatrzymania obydwu tych wozów następują coraz częściej i w czasie tych przerw to jeden to drugi znajduje się na pierwszem miejscu. O zwycięstwie stanowi teraz, który z obydwu tych wozów dotrzyma jeszcze ze swojemi uszkodzeniami do końca. Zbiornik paliwa wozu Sommer-Nuvolari cieknie w sposób niepokojący, nadwozie zaś samochodu Chinetti-Varent dosłownie już się rozlatuje. Walka z powrotem staje się ciekawą i emocjonującą. Wygrywa ją wreszcie jak należało się spodziewać świetna para kierowców — Sommer-Nuvolari. Klasyfikacja jest następująca:

1-y Alfa-Romeo 2338 cm³ kierowcy R. Sommer i T. Nuvolari — 3144 km. 038 (przeciętna 131 km. 001) — rekord pobity.

2-i Alfa-Romeo 2357 cm³ — kierowcy Chinetti-Varent — 3143 km. 637.

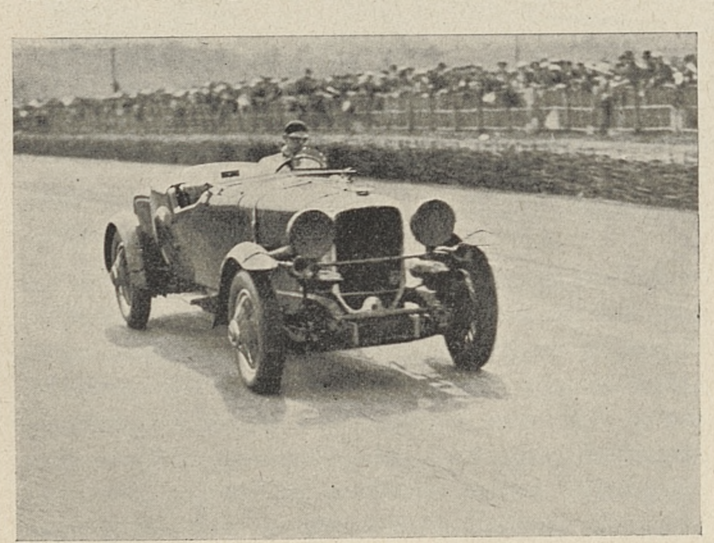
3-i Alfa-Romeo 2340 cm³ — kierowcy Lewis-Richards — 3043 km. 375.

4-y Riley 1091 cm³. kierowcy — Van der Becke-Peacock — 2581 km. 522.

5-y Aston-Martin 1496 cm³, kierowcy — Driscoll-Penn Hughes — 2548 km. 691.

Wogóle klasyfikowanych zostało 13 samochodów, przyczem w kategorjach pierwszymi byli:

W kat. 3 litrów Alfa-Romeo — Sommer-Nuvolari.
„ „ 2 „ Alfa-Romeo — Rousseau-Paco.
„ „ 1,5 „ Riley-Van der Beck-Peacock.
„ „ 1 „ M. G. — Ford-Baumer.





(Photo Associated Press).

Książę Mikołaj Rumuński w biegu i na starcie w Mans.

Sommer i Nuvolari pozatem zdobyli IX puhar dwuletni za rok 1932-1933, który przyznawany jest tej ekipie, klasyfikowanej w roku zeszłym, która osiągnie najlepszy wynik proporcjonalny. Jednocześnie pobili oni rekord światowy 24 godzin na drodze, który to rekord należał od r. 1931 do lorda Howe i Birkina z 3017 km. Nuvolari w czasie tego wspaniałego wyścigu pobił aż 8 razy rekord szybkości okrążenia, zaś Cortese 1 raz. Ostatecznie rekord ten pozostał przy Nuvolari'm, który zrobił jedno okrążenie w 5 m. 41 s., co daje przeciętną szybkość 146 km. 350 na godzinę.

Punktualnie o godz. 14-ej vicehrabia de Rohan, prezes Automobilklubu Francji daje sygnał startu. Zaraz po pierwszem okrążeniu na czoło wysuwa się Lehoux na Bugatti, a za nim Nuvolari na Alfie-Romeo, ale już w drugiem okrążeniu Nuvolari, jak zwykle, jest pierwszym, za nim idzie Lehoux na trzeciem miejscu znajduje się Etancelin na Alfie, a na czwartem Campari, zwycięzca w Grand Prix A. F. na swojej Maserati. W czwartem okrążeniu ten ostatni wyprzedza Etancelin a w siódmem Lehoux, zajmując już drugie miejsce. Widocznem jest, że jednomiejscówka Ma-



(Photo Associated–Press).

Tazio Nuvolari (na lewo) i R. Sommer (na prawo) po zwycięstwie w konkursie wytrzymałości w Mans.

Grand Prix Marny.

VIII Grand Prix Marny zostało rozegrane tego roku w dn. 2 lipca na obwodzie Reims, który wynosi bez mała 8 klm. Wyścig rozgrywał się na przestrzeni 399 km. 126, to jest w 50 okrążeniach toru. Tegoroczny wyścig o Grand-Prix Marny należał do jednego z najciekawszych, ponieważ zgrupował on na starcie wszystkich, co najprzedniejszych asów steru, w ogólnej liczbie 16-u.

serati i teraz góruje szybkością nad wszystkiemi innemi wozami i zaczyna znowu poważnie zagrażać fenomenalnemu Nuvolari. W dziewiątem jednak okrążeniu Campari rezygnuje, doznawszy silnego skaleczenia oka przez kamień, który wyleciał z pod koła samochodu, któregoś z jego przeciwników. Teraz więc na drugiem miejscu znajduje się Lehoux, ale w następnych okrążeniach ustępuje on miejsca Etancelin, a wkrótce potem wskutek dłuższych postojów spada na jedno z dalszych miejsc. W piętnastem

okrążeniu na trzecie miejsce wysuwa się niespodziewanie Wimille na Alfie, na czwartem znajduje się Moll na Alfie, na piątem Straight na Maserati. W 22-em okrążeniu Nuvolari zatrzymuje się dla zaopatrzenia, a wtedy Etancelin zdobywa pierwsze miejsce. W 23-em okrążeniu Moll wyprzedza Wimille i znajduje się teraz na drugiem miejscu. W 29-em okrążeniu Nuvolari jest z powrotem na trzeciem miejscu i zaczyna gonić Molle'a. W tym czasie Lehoux rezygnuje wskutek złamania wałka sprzęgła. W 31-em okrążeniu Nuvolari wyprzedza już Moll'a i rozpoczyna walkę z Etancelim. Ale w tej chwili następuje niespodzianka. Nuvolari zatrzymuje się, mając złamany tylny most. Teraz walka toczy się między Moll a Etancelin. W 42 okrążeniu Etancelin zatrzymuje się dla zaopatrzenia a wtedy Moll wysuwa się na 1 miejsce. Na trzeciem znajduje się Wimille. W następnych okrążeniach Moll zaczyna równomiernie tracić ze swego awansu, a w 48 okrążeniu Etancelin zdobywa znowu pierwsze miejsce. Moll zatrzymuje się na chwilę dla zaopatrzenia a wtedy wyprzedza go Wimille. Ostatnie okrążenie toru zastaje Wimille'a o cztery zaledwo sekundy w tyle za Etancelin. Wimille dodaje jeszcze gazu i na zakręcie stara się wyprzedzić Etancelin. Jednak ten nie daje się i przekracza metę o parę metrów przed Wimille. Klasyfikacja jest następująca:

1-y Philippe tEancelin na Alfa-Romeo w 2 g. 45 m. $12^2/_5$ s. (przeciętna 144 km. 955).

2-i J. P. Wimille na Alfa-Romeo w 2 g. 45 m. $12^3/_5$ s.

3-i R. Sommer na Alfa Romeo o 3 okrążenia w tyle.

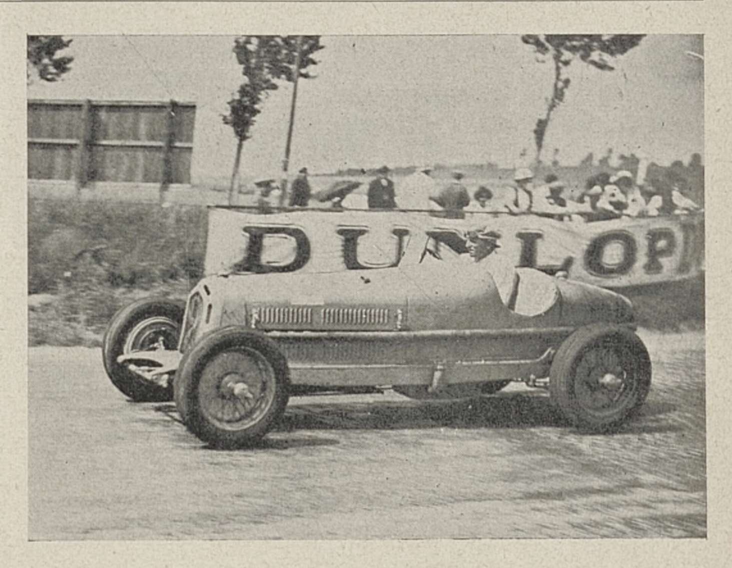
4-y Straight na Maserati o 6 okrążeń w tyle.

Inne wozy nie zostały klasyfikowane. Na trzeciem miejscu był właściwie Moll, ale został on zdyskwalifikowany, wskutek skorzystania z pomocy swego mechanika poza standem zaopatrzenia. Inni zawodnicy poodpadali bądź to wskutek licznych uszkodzeń swych maszyn, bądź to wskutek niewypełnienia postanowień regulaminu.

Etancelin wygrał tego roku ten wyścig poraz trzeci (poprzednio w r. 1927 i 1929) został mu przeto przyznany na własność Puhar przechodni Automobilklubu Szampanji.

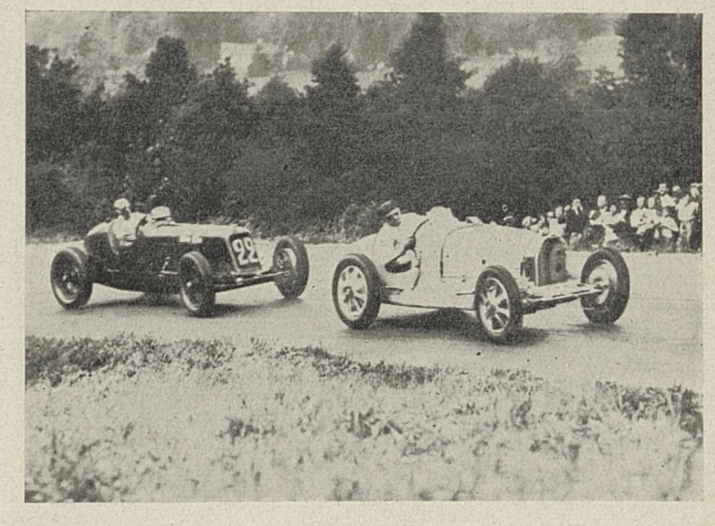
Grand Prix Belgji.

W dn. 9 lipca rozegrany został doroczny wyścig o Grand Prix Belgji, jak zwykle na torze Spa-Francorchamps. Wyścig ten był jednym z najszybszych i najbardziej udanych w tym sezonie, zarówno dzięki prześlicznej pogodzie, jak i niezwykle jednolitemu zespołowi najlepszych jeźdźców świata. Start nastąpił o godz. 13-ej w obliczu niewidzianych jeszcze na tym torze tłumów widzów. Wyścig rozgrywał się na przestrzeni 596 km., t. j. na 40 okrążeniach toru.



(Photo Associated-Press).
Philippe Etancelin wygrywa Grand Prix Marny.

I znowu według, zdawałoby się, utartego już zwyczaju, zaraz po pierwszem okrążeniu na czoło jeźdźców wysuwa się Nuvolari, który tym razem, po wszystkich przykrych niespodziankach, i psikusach, jakie czyniły mu w tym roku jego Alfy, dosiada nową jednomiejscówkę Maserati. Za nim idzie cała elita asów międzynarodowych, a więc Borzacchini, Chiron, Varzi, Dreyfus, Siena, Lehoux, Zehender, Moll i t. d. Czyż nie cudowny widok walki tylko najlepszych z najlepszymi! Do 300 kilometra utrzymuje się powyższy porządek czołowych jeźdźców. Jedynie na dalszych miejscach następują niewielkie zmiany, między Zehender'em, Dreyfus'em, Moll'em i Siena. Dopiero gdy po 300 km. Nuvolari zatrzymuje się dla zaopatrzenia, to na czoło wysuwa się Chiron, a Nuvolari znajduje się na trzeciem miejscu za Borzacchini'm. Po 400 km. Nuvolari z powrotem odzyskuje pierwsze miejsce, a ponieważ teraz odpadają Borzacchini i Chiron, więc na drugiem miejscu znajduje się



(Photo Associated-Press).
Grand Prix Belgji. Nuvolari (Nr. 22) i Williams (Nr. 6) na zakręcie.

Varzi. Na trzeciem jest teraz Dreyfus, na czwartem Lehoux. Moll również odpada wskutek uszkodzenia wozu, tak że na piątem miejscu utrzymuje się bez trudu Siena, na szóstem Williams, a na siódmem Sommer. Porządek ten utrzymuje się już do końca wyścigu. W ten sposób klasyfikacja wypada, jak następuje:

1-y T. Nuvolari na Maserati w 4 g. 9 m. 11 s. — przeciętna 143 km. 600.
2-i Varzi na Bugatti w 4 g. 12 m. 26 s.
3-i Dreyfus na Bugatti w 4 g. 13 m.
4-y Lehoux na Bugatti w 4 g. 13 m. 28 s.
5-y Siena na Alfa-Romeo w 4 g. 17 m. 10 s.
6-y Williams na Bugatti o 1 okrążenie w tyle.
7-y Sommer na Alfa-Romeo o 5 okrążeń.

W tegorocznym wyścigu o Grand Prix Belgji pobite zostały wszystkie dawniejsze rekordy tego toru nietylko przez fenomenalnego Nuvolari'ego, ale i przez Varzi'ego, Dreyfus'a i Lehoux. Ostatecznie rekord toru pozostał przy Nuvolari'm, który zrobił najszybsze okrążenie w 6 m. 1 s. t. j. z szybkością blizko 149 km. na godz. Nuvolari, dysponując tym razem najszybszym i najniezawodniejszym obecnie wozem wyścigowym, którym jest nowa Maserati, mógł pokazać co umie. Widzowie odnieśli wrażenie, że wyścig ten wygrał on z największą łatwością, nie forsując do końca swej maszyny, pomimo, że miał on przeciwko sobie znakomity team Bugatti'ego z przepysznemi wozami ostatniego modelu. Te ostatnie, zresztą, jak widzimy, zajęły trzy następne po Nuvolari'm miejsca.

„VERTEX" W ZAWODACH MIĘDZYNARODOWYCH

W Numerze 12 „Auta" z grudnia 1932 r. podaliśmy o nowej konstrukcji iskrownika pionowego „Vertex" produkcji sławnej fabryki szwajcarskiej „Scintilla". Genjalna konstrukcja iskrownika i znana już precyzja wykonania aparatów „Scintilla" pozwoliły przypuszczać, że nowy ten aparat przebojem zdobędzie sobie pierwsze miejsce między iskrownikami. Tak się w rzeczywistości stało. Fabryki, jak Bugatti, Alfa-Romeo, Graham-Paige, Amilcar i t. p., stosują seryjnie iskrowniki „Vertex", jak również wszystkie samochody wyścigowe wyżej wymienionych fabryk zaopatrzone są w ten niezawodny iskrownik.

Dzisiaj możemy zakomunikować, że w roku bieżącym zdobyły pierwsze miejsca w wyścigach samochodowych wozy, zaopatrzone iskrownikiem „Vertex", a mianowicie:
Wielką Nagrodę Ramen (Szwecja) 381 km (26.2. 33) 3, 4, 6, 7, i 8 miejsce samochody „Ford" z iskrownikiem „Vertex".

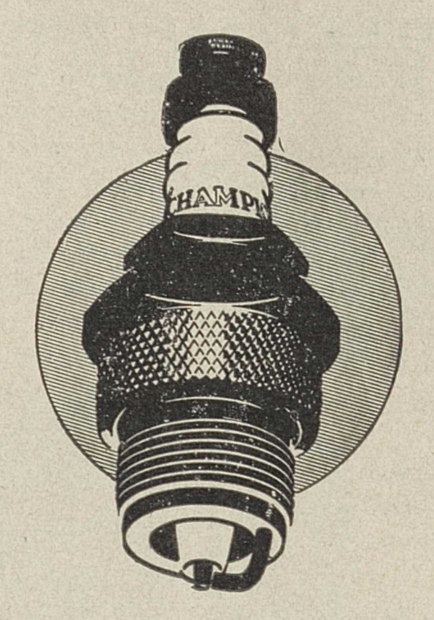
Rekord światowy łodzi motorowych (17.5 1933 r.) Książę Ruspoli ustalił nowy rekord światowy szybkości dla łodzi motorowych 6 ltr. z silnikiem Bugatti 4 L 900 cm³ z iskrownikiem „Vertex".

Wyścig na torze Avus (Berlin) 21.5. 1933 r. w kategorji 800 cm³ 1. Horton na samochodzie M. G. z iskrownikiem „Vertex".

24-godzinny wyścig w Spa-Francorchamps (Belgja) 1. i 2.7. 1933 r. 1. Chiron-Chinetti na samochodzie Alfa-Romeo. 2. Sommer-Stoffel na samochodzie Alfa-Romeo. W kategorji do 4. ltr. 1. na samochodzie Graham, w kategorji 3—4 ltr. 1. na samochodzie Bugatti, Wszyscy z iskrownikami „Vertex".

Wobec tak świetnych wyników iskrowników „Vertex" należy się spodziewać, że również i w naszym automobiliźmie zajmią one odpowiednie swej wartości miejsca.

(n).



NOWE SWIECE

CHAMPION

TABELA POLECAJĄCA SPECJALNIE DLA MOTOCYKLI:

ANGLJA

A. J. S.	17
A. J. S., O. V 16 or Aero	A
Ariel	17
Ariel O. H. V 16 or Aero	A
Beardmore Precission	17
Brough s. s. 80	16
Brough s. s. 100. 16 or Aero	A
B. S. A.	17
Calthorpe	17
Cotton	17
Covertry Eagle	17
Diamond	17
Douglas	17
Douglas Sport 16 or Aero	A
Dunelt	17
Excelsior	17
Francis Barnet	17
H. R. D.	17
Hudson	17
James	17
Matchless	17
New Gerrard	17
New Imperial	17
Norton	16
O. K. Junior	17
Panther	17
Premier	17
Raleigh	17
Raleigh O. H. V. 16 or Aero	A
Royal Enfield	17
Royal Enfield O. H. V	16
Rudge Whitworth	16
Seott	7
Scott Replica Moeel . Aero	A
Sunbeam	17
Sunbeam O. H. V	16
Triumph	17
Triumph O. H. V	16
Velocette	16
Zenith	17

AUSTRJA

Puch	17

BELGJA

F. N.	17
F. N. Sport	17
Gillet	17
Gillet Sport	16
Gillet 350 cc. 2 temps.	7
La Mondiala	17
La Mondiale Tport	16
Sarolea	17
Sarolea Sport . . . Aero	A

CZECHOSŁOWACJA

Jawa	17
Jawa Sport	16
Praga	17
Praga Sport	16
Premier	17
Premier Sport	16

ITALJA

Benelli	17
Benelli Sport	16
Bianchi	17
Frera	13
Garelli	17
Garelli Sport	16
Guzzi	17
Guzzi Sport	16

FRANCJA

Aiglon	17
Alcyon	17
Alcyon culbut 350 and 500	16
Automoto	17
Dollar	17
Dresch	16
Favor	17
Francaise Diamant	17
Gnome Rhone	17
Gnome Rhone 350 culb.	16
Griffon	17
Lucifer	17
Monet Goyon	17
Monet Goyon sport culb.	16
Motobecane & Motoconf.	17
Motobecane & Motoconf. culb.	16
Olimpique	17
Olimpique culb. 350 & 500	17
Peugeot 350 cc P. 107 327 cc P. 111, 327 cc. A. 16	16
Peugeot others	17
Prester	17
Ravat	17
Rene Gillet	17
Rovin	17
Rovin Culb.	16
San Sou Pap	17
San Sou Pap. culb.	16
Soyer	17
Terrot	17
Terrot sport	16

NIEMCY

B. M. W.	17
B. M. W. Sport	16
D. K. W.	17
D. K. W. Sport	16
Viktoria	17
Viktoria Sport	16
Zundapp	17

POLSKA

C. W. S.	17

U. S. A.

Cleveland	8
Excelsior	7 or 13
Harley Davidson	0
Harley Davidson	7 or 13
Henderson	7 or 13
Indian	13
Indian Chief Model	15
Johnson Motor Wheel	8
Mer-A-Car	8

SZWAJCARJA

Condor	17
Motosacoche	17

Te typy świec CHAMPION są specjalnie dostosowane do szerokiego zakresu warunków spotykanych przy różnych typach motocykli.

CHAPION jest lepszy ze względu na izolator z sillimanitu, bardzo rzadkiego surowca, którego kopalnie jedyne na świecie są wyłącznie własnością CHAMPIONA.

Do tej przewagi należy zwrócić uwagę na patentowaną formę końca izolatora elektrody ze stali niklowo-manganowej i wzorową produkcję, opartą na bardzo dokładnem badaniu i wypróbowaniu świec wypuszczanych na rynek.

WYŁĄCZNE PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ I WOLNE M. GDAŃSK **MOTOR-STOCK**

WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 3. TEL. 259-14

O OŚWIETLENIU SAMOCHODOWEM

Oświetlenie samochodów dzieli się na oświetlenie reflektorowe i pomocnicze.

W ciemności kierowca musi mieć możność oświetlenia drogi przed sobą, aby móc jechać z bezwzględną pewnością. Kierowca winien nietylko rozróżniać na dalekie odległości zakręty, budynki, drzewa i inne większe objekty, lecz również winien wyraźnie odróżnić mniejsze przedmioty, jak tablice ostrzegawcze, drogowskazy, nierówności drogi i mniejsze przeszkody, jak np. kamienie i t. p. co dla pewnej i równej jazdy jest bardzo ważnem.

Ponieważ wydajność instalacji elektrycznej samochodów z natury rzeczy nie może być zbyt poważna, musimy wyciągnąć jaknajwiększe korzyści ze światła, pozostającego do dyspozycji.

Dobre reflektory dostarczają silnie skoncentrowany strumień świetlny, więc oświetlenie dalekosiężne z ostremi cieniami. Światło musi być jaknajbardziej białe. Z tego wynika, że najbardziej wskazanem jest używać żarówek gazowanych. Jak praktyka wykazała, dobrem oświetleniem jest to oświetlenie, które daje możność dobrej orjentacji na odległość ok. 200 metrów; jest to zupełnie wystarczające (samochód, poruszający się z szybkością 60 km na godzinę przejeżdża ten dystans w okresie 12 sek.).

Im bardziej jednak oświetlenie odpowiada tym wymaganiom, tem bardziej oślepiająco działa ono na osoby spotykane po drodze. Z powodu wielkiego niebezpieczeństwa, jakie przynosi ze sobą takie oślepienie, w większości krajów przepisano ustawowo, że oświetlenie samochodu podczas spotykania na drodze innych wozów, jadących w przeciwnym kierunku, nie może oślepiać kierowców. Wielu z kierowców stosuje się do tych przepisów w ten sposób, że w odpowiednim momencie przełączają światło reflektorowe na światło miejskie.

Takie przełączanie jest bardzo groźne, ponieważ wzrok kierowcy podczas jazdy przy normalnem oświetleniu reflektorowem jest nastawione na wielką jasność a nie może się natychmiast dostosować do zmniejszonego oświetlenia. Kierowca jedzie więc pewną odległość bez należytej orjentacji, pozatem przeszkadza mu również zmniejszenie światła wozu, jadącego w przeciwnym kierunku, ponieważ bardzo słabe oświetlenie powoduje w stosunku do ciemnego tła oślepienie.

Jasnem jest, że przy takiem zastosowaniu zmniejszonego oświetlenia nie unika się złych następstw.

Zastosowano różne sposoby celem wyeliminowania możliwości oślepiającego działania światła reflektorów, między innemi zastosowano i sposób przechylenia reflektorów. Jednakże wszystkie tego rodzaju sposoby nie dały należytych wyników i właściwe rozwiązanie zagadnienia nastąpiło dopiero po skonstruowaniu przez fabryki żarówek Philipsa, żarówki dwuświetlnej Duplo.

Żarówki Duplo są zaopatrzone w dwa punkty świetlne, przyczem jedno włókno oświetleniowe służy do normalnego dalekosiężnego oświetlenia, jednakże oślepiającego, natomiast włókno drugie służy do oświetlenia nieoślepiającego.

Włókno, dostarczające światła nieoślepiającego, umieszczone jest w miseczce, której otwór skierowany jest na górną część paraboli reflektora. Światło tego punktu świetlnego sięga na odległość 30 m. i jest zupełnie wystarczającem, aby kierowca mógł przy przełączeniu z jednego oświetlenia na drugie zachować normalną szybkość wozu, bez narażenia się na wypadek nieszczęśliwy.

Żarówki samochodowe Duplo w zasadzie co do wewnętrznej konstrukcji nie różnią się od żarówek normalnych. Ponieważ jednak w tym wypadku chodzi o żarówki dwuświatłowe, konstrukcja wymaga zastosowania cokołów o dwu biegunach. Żarówki Duplo bez przeszk,d można zastosować prawie, że do wszystkich wozów amerykańskich i europejskich, jedynie przy starych typach wozów koniecznem jest przeprowadzenie zmiany w doprowadzeniu kabli i zmian oprawek w reflektorach. Żarówki Duplo nie są nowością, któraby nie była dotychczas wypróbowana, ,żarówki te znajdują się bowiem już na rynku od przeszło pięciu lat i w tym okresie zdołano się przekonać nietylko o celowości konstrukcji tych żarówek lecz również o zaletach tych żarówek.

Ważnem jest nietylko przy zastosowaniu żarówek Duplo, lecz wogóle włączeniu żarówek do reflektorów, dokładne wycentrowanie ogniskowej. W tym celu przeważnie reflektory samochodowe mają oprawki ruchome, dające możność wyregulowania ogniskowe i większego lub mniejszego skupienia promieni świetlnych reflektora.

Chcąc otrzymać należyte oświetlenie drogi bez ciemnych plam, poleca się regulowanie w ten sposób, że się próbuje oświetlenia na białej płaszczyźnie pionowej. O ile światło na ścianie, na którą skierowano światło reflektorów, jest ostro zarysowane bez ciemnych plam, wycentrowanie żarówek jest właściwe. W innym wypadku należy przez przesuwanie oprawki osiągnąć większe skupienie promieni świetlnych.

W reflektorach, w których niema umieszczonych ruchomych oprawek, zastosowanie żarówek Philipsa Duplo odgrywa tem większe znaczenie, że właśnie w tych wypadkach zastosowane być muszą żarówki o precyz. konstrukcji, jaką odznaczają się żarówki Duplo.

(n.).

STRONICA PRAWNIKA.

Z SALI SĄDOWEJ

(dokończenie)

Przechodząc do wymiaru kary i mając na względzie dotychczasową niekaralność oskarżonego, niezwłoczne zatrzymanie samochodu na miejscu wypadku i przyjście z pomocą pokrzywdzonemu, a z drugiej strony szybkość motocykla, w wyniku której oskarżony mógł doznać cięższych uszkodzeń cielesnych, — Sąd uznał za słuszne i sprawiedliwie skazać oskarżonego na jeden tydzień aresztu i wykonanie kary tej z mocy art. 61 § 1 i 2 K. K. zawiesić na okres lat dwóch".

Od wyroku tego obrońca oskarżonego odwołał się do Wydziału Odwoławczego Sądu Okręgowego w Warszawie, prosząc o uchylenie zaskarżonego wyroku i o uniewinnienie K. z oskarżenia z art. 236 § 2 K. K.

W uzasadnieniu apelacji obrońca oparł się na następującem rozumowaniu:

Przepis Rozporządzenia Komisarza Rządu na m. st. Warszawę z dn. 15.V.1925 r. oraz Rozporządz. Ministra Robót Publicznych i Min. Spr. Wewnętrznych z dn. 27 stycznia 1928 o pierwszeństwie jazdy na skrzyżowaniach ulic należy niewątpliwie rozumieć tylko w ten sposób, że gdy dwa pojazdy zbliżają się jednocześnie do miejsca skrzyżowania, wtedy jednemu z nich, a mianowicie nadjeżdżającemu z prawej strony, względnie jadącemu ulicą główną służy pierwszeństwo przejazdu, a drugi winien go przepuścić. Natomiast gdy pojazdy te, z których jeden już się znajduje na skrzyżowaniu ulic dzieli odległość, jak w sprawie niniejszej 20 metrów, to jasnem się staje, że pierwszeństwo jazdy przysługuje pojazdowi wcześniej przecinającemu to skrzyżowanie. Inaczej przepisów tych rozumieć niepodobna, gdyż przy intensywnym ruchu ulicznym w Warszawie, zwłaszcza przy tak zwanych ulicach głównych, pojazdy jadą nieomal bez przerwy i w takim razie godzinami trzebaby wyczekiwać, aż z prawej strony nawet w odległości 20 metrów nie będzie nadjeżdżał żaden wóz.

A przecież Sąd Grodzki uznał za ustalone, że odległość między motocyklami pocztowemi, jadącemi jeden za drugim wynosiła 20 metrów (św. G. B.), przyczem pokrzywdzony jechał na drugim z kolei.

Pokrzywdzony G. zeznaje nadto, że spostrzegł gdy z poza drzew skwerku, t. j. na skrzyżowaniu ulic wyjechał samochód półciężarowy i przepuścił pierwszy motocykl. Tak więc gdy ten pierwszy motocykl i samochód znajdowały się jednocześnie na skrzyżowaniu oskarżony zgodnie z przepisami o ruchu pojazdów na drogach publicznych, jak to zeznają również i wszyscy pozostali świadkowie, ustąpił pierwszeństwa temu motocyklowi.

A gdzie znajdował się wówczas pokrzywdzony?

Zgodnie z jego własnem zeznaniem w odległości 20 metrów od pierwszego motocyklisty, a więc również i od znajdującego się już na skrzyżowaniu samochodu, prowadzonego przez oskarżonego K., który wtedy zgodnie z punktem 2. § 40 wymienionego Rozporządzenia Ministrów Rob. Pub. i Spr. Wewn. zmniejszył w tem miejscu szybkość (św. L., A.).

O zagrodzeniu drogi pokrzywdzonemu nie może być przeto mowy. Gdyby G. nie jechał z nadmierną szybkością, co jest notorycznie wiadome, o ile chodzi o motocykle pocztowe i co zresztą Sąd Grodzki uznał za ustalone zeznaniem świadków, to nie minąłby owych 20 metrów, zanim wóz oskarżonego całkowicie nie znalazłby się w ulicy Białostockiej.

Sąd Grodzki uznał za ustalone miejsce wypadku na skrzyżowaniu ulic, gdyż św. B. zeznał, że zderzenie nastąpiło u wylotu ul. Białostockiej, natomiast pominął zeznanie św. A., które rzekomo nie znajduje potwierdzenia w materjale dowodowym, „że motocyklista skręcił motocykl w ulicę Białostocką i zderzenie nastąpiło już w ulicy Białostockiej", chociaż kilka wierszy przedtem Sąd sam ustalił: „w następstwie tego motocyklista skręcił motocykl na prawo w ulicę Białostocką".

A więc zeznanie świadka A. pokrywa się z ustaleniem Sądu i znajduje przeto potwierdzenie w materjale dowodowym i jako takie nie może być pominięte przez Sąd, tembardziej, że jest to zeznanie świadka obserwującego zbliska wypadek, podczas gdy św. B. i B. stwierdzili, że takiego zde-

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

CYKLIŚCI NADAL PLAGĄ AUTOMOBILIZMU WE FRANCJI.

Szerokie sfery rowerzystów we Francji zostały poruszone nowym przepisem, obowiązującym tam od 25 stycznia r. b., a mianowicie, że zabrania się cyklistom używać jezdni drogowej, jeżeli istnieje dla nich specjalna ścieżka wzdłuż drogi.

Takich ścieżek jest we Francji bardzo dużo, ale okazało się, że w większości wypadków szerokość ich jest za mała, aby dwaj cykliści mogli bezpiecznie się wyminąć. Z drugiej strony ścieżki te są często zawalone rozmaitemi materjałami, poustawiano na nich słupy telegraficzne, stacje benzynowe, słupy przewodów elektrycznych i t. d., albo są one poprzecinane rowkami, utrudniającemi jazdę.

W tych warunkach, prezes francuskiego Touring Klubu zwrócił się z pismem do Ministra Robót Publicznych z prośbą o odroczenie wprowadzenia w życie nowego przepisu, którego charakter stanowczy nie odpowiada rzeczywistemu stanowi rzeczy.

A więc cykliści nadal będą się plątać po szosach ku utrapieniu automobilistów.

STOSUNEK DŁUGOŚCI SIECI DROGOWEJ I KOLEJOWEJ.

Jeżeli przyjąć jako jedność długość sieci kolejowej w poszczególnych państwach, to długość sieci drogowej, przystosowanej do ruchu samochodowego wynosi: w Szwajcarji i na Węgrzech po 2.5, w Belgji — 3, w Niemczech — 5, w Austrji — 6, w Holandji — 6,5, w Anglji i Norwegji po 8,, we Włoszech — 8,5, w Polsce i Danji po 9,5, we Francji — 10, w Stanach Zjednoczonych A. P. — 12, w Irlandji — 13,5 i wreszcie w Rosji — 16,5.

SPECJALNY FUNDUSZ DROGOWY W BELGJI.

Rząd belgijski tworzy obecnie drugi fundusz drogowy w kwocie 800 miljonów franków, przeznaczony na ulepszenie istniejących dróg. Poprzedni fundusz drogowy w wysokości 600 miljonów franków, utworzony w r. 1927, już jest wyczerpany. Nowy fundusz przeznaczony jest na ulepszenie 2.000 km; dróg I klasy na ogólną liczbę 4840 km. Wszędzie, gdzie natężenie ruchu tego wymaga, jezdnia będzie rozszerzona z 6 mt. do 8,5 mt., a na niektórych drogach nawet do 11 metrów.

LICZBA POJAZDÓW W WIELKIEJ BRYTANJI.

Ze statystyki, ogłoszonej przez Ministertwo Transportów wypływa, że w okresie od 1 grudnia 1931 r. do 30 listopada 1932 r. liczba zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, wynosiła w Anglji 1.014.026, gdy w poprzednim okresie r. 1931 stanowiła 977.800,, co oznacza wzrost o 36.226 sztuk.

Liczba pojazdów wszelkiego rodzaju, z wyjątkiem tramwajów i autobusów, w tym samym okresie wzrosła o 8.653 jednostki w stosunku do r. 1931 i stanowiła liczbę 1.926.600, w stosunku do 1.917.947 w roku poprzednim.

Wzrost dotyczy zwłaszcza liczby samochodów osobowych mocy od 8 do 12 HP.

Z BRANŻY SAMOCHODOWEJ.

Obecny kryzys zmusza nawet najpotężniejsze instytucje i firmy tej branży do robienia najdalej idącej oszczędności. Największym darem organizacyjnym każdej wytwórni jest ograniczenie do minimum kwestji pośrednictwa i co za tem idzie przechodzenia towaru przez wiele rąk. Nabywanie towaru od wytwórcy z pominięciem agentów idzie, oczywiście, zawsze na dobro konsumentom.

Z przyjemnością więc notujemy otrzymaną wiadomość, że firma „Berson", która od szeregu lat pozostaje w bezpośrednich stosunkach z fabrykami amerykańskiemi, przyczyniając się w ten sposób do obniżenia cen części zamiennych na naszym rynku, weszła obecnie w bezpośredni kontakt z firmą Overseas w Ameryce, która dotychczas wszelkie towary do Polski dostarczała za pośrednictwem swego oddziału w Kopenhadze.

Szczególnie zostały uwzględnione świece AC, wyrabiane dla firmy Overseas w Anglji, które będą przychodziły do firmy „Berson" wprost z fabryki.

Świece AC uznane są w sferach samochodowych za najlepsze i przyczyniają się do znacznej oszczędności benzyny, przyczem dowiedziono, że samochody używające świec AC oszczędzają do 10% benzyny w porównaniu z innemi wadliwego wyrobu świecami.

Firma „Berson" będąca głównym dostawcą części zamiennych, akcesorji i opon samochodowych dla odsprzedawców w całym kraju, sprzedaje również bezpośrednio konsumentom ze swoich składów w Łodzi i Warszawie.

(dokończenie ze str. 208)

rzenia nie widzieli, a pokrzywdzony przyznaje, że skręcił w prawo i sam wpadł na bok samochodu".

Wydział IX Odwoławczy Sądu Okręgowego w Warszawie, podzielając całkowicie zarzuty prawne, podniesione w powyższej apelacji — zaskarżony wyrok Sądu Grodzkiego uchylił i oskarżonego K. z oskarżenia z art. 236 § 2 K. K. — uniewinnił. *Henryk Gołogórski.*

Inż. W. Ornstein.

WSKAZÓWKI DO ZWIĘKSZANIA MOCY SILNIKA SERYJNEGO.

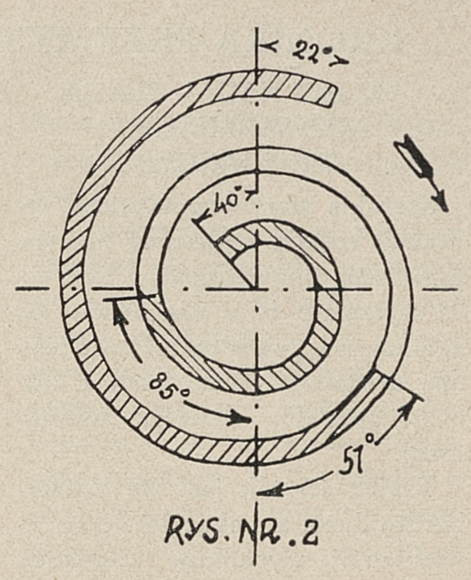
W dobie teraźniejszej jest nie trudno rozwiązać zagadnienie powyższe, o ile ekonomiczność, t. z. zapotrzebowanie materjału pędnego i oleju nie odgrywa roli. Zwiększenie mocy silnika polega na polepszeniu sprawności objętości i cieplikowej oraz na polepszeniu sprawności mechanicznej silnika.

Sprawność objętościowa nowoczesnego silnika wynosi około 75⁰—80%. Strata 20—25% powstaje wskutek oporu prądowego w karburatorze, w przewodzie wlotowym i w wentylach (zaworach), a także wskutek nieszczelności. Stopień napełnienia cylindra obniża się ze wzrostem ilości obrotów, strata bowiem prądu wzrasta proporcjonalnie z kwadratem ilości obrotów, przekroje natomiast karburatora przewodu wlotowego i zaworów są konstrukcyjnie ograniczone. Sprawność objętościowa, względnie stopień napełnienia wzrasta jeśli wentyl wlotowy zamyka się dość długo po dolnym punkcie martwym tłoka. Dzięki bezwładności gazu, będącego w ruchu podczas suwu ssania, ładunek cylindra jest tem bogatszy im dłużej zawór wlotowy jest otwarty. Zjawisko to jest jedną z zasad szybkobieżnych silników. Moc silnika wzrasta bowiem szybko ze zwiększeniem się stopnia napełnienia. Przy 10 procentowym wzroście stopnia napełnienia moc silnika wzrasta o około 18%.

Wykres Nr. 1 podaje czasy otwarcia się i zamknięcia zaworu wlotowego i wydmuchowego nowoczesnego silnika. Wlot przedzwrotowy mieszanki wynosi w tym przykładzie 40⁰, wlot pozwrotowy 85⁰, z tego wynika, że zawór wlotowy otwarty jest 305⁰, mierząc na okręgu wału korbowego. Wylot przedzwrotowy wynosi 57⁰, wylot pozwrotowy wynosi 22⁰, więc zawór wypustowy otwarty jest 259⁰. — Zwiększenie okręgu wału noskowego nietylko polepsza stopień napełnienia, lecz także wpływa dodatnio na zmniejszenie szmerów i na spokojny bieg silnika.

Powiększenie zaworu wlotowego o 2 do 3 mm w średnicy jest również przyczyną wzrostu mocy, ponieważ przez zwiększenie przekroju zaworu, obniżając średnią szybkość prądu mieszanki, zwiększa się stopień napełnienia.

Ważnym jest jednakowoż, aby przekrój z zaworu do cylindra się nie zmniejszył i nie dławił prądu mieszanki. Przekroje p_1 i p_2 przedstawione na rysunku Nr. 2 muszą być przeto większe, niż wolny przekrój zaworu.

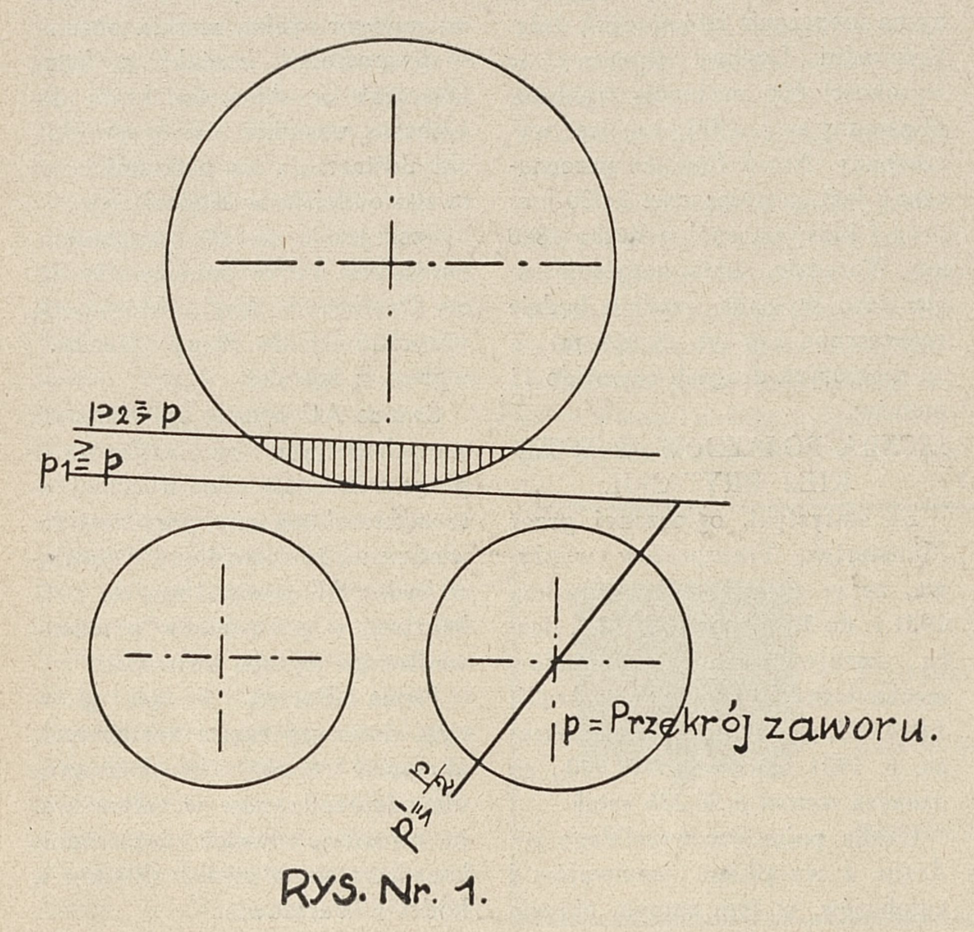


RYS. NR. 2

Pomiędzy podniesionym wentylem, a dolną powierzchnią pokrywy cylindra musi być wolny przekrój, przynajmniej równy połowie przekroju zaworu, gdyż mieszanka połowy zaworu przepływa przez ten przekrój. Z powyższego wynika, że nie można dowolnie zwiększać średnicy zaworu, tem bardziej, że odlew cylindra i pokrywy nie dozwala po największej części poprawki.

Wpływ na stopień napełnienia ma również temperatura silnika. Ciężar ładunku obniża się około 0,5% z podniesieniem się temperatury wody chłodzącej o 10⁰ stopni. Im zimniejsza jest za ssana mieszanka, tem większe i doskonalsze jest napełnienie. Silniki chłodzone powietrzem posiadają wskutek wysokiej temperatury cylindra niekorzystną sprawność objętościową. Dobre chłodzenie silnika odgrywa więc wybitną rolę. Rozróżnia się dwa rodzaje chłodzenia wodą bloku cylindra. Chłodzenie termosyfonowe i przy pomocy pompy centryfugalnej (wirowej). Sprawność pompy wynosi przy 300 do 400 obrotach prawie zero, dopiero przy 600 do 700 obrotach pompy, t. z. przy 1200 do 1400 obrotach silnika zaczyna pompa należycie działać. Różnica temperatury w chłodnicy wynosi przy użyciu pompy 10—12⁰ C., podczas gdy przy termosyfonowem chłodzeniu różnica wynosi około 40⁰.

Silnik termosyfonowo chłodzony ogrzewa się i zaczyna należycie pracować po 20-25 minutach, silnik natomiast chłodzony pompą już po kilku minutach jest równomiernie ogrzany. Działanie termosyfonu zaczyna się dopiero wtedy, kiedy woda osiągnie 90⁰C. Stosunki cieplne w cylindrze mają wielki wpływ na tłok. Przed kilku jeszcze laty używano wyłącznie tłoków z żelaziwa szarego, dzisiaj po największej części używa się tłoków z lekkich metali (stopu aluminjum i magnezu. Naj-



RYS. Nr. 1.

większą zaletą tych tłoków jest doskonałe przewodnictwo ciepła i nizka pojemność cieplikowa. Straty cieplne w wodzie chłodzącej wynoszą u tłoków z lekkich metali 750 do 600 jednostek cieplnych na 1 kM/h w porównaniu z 1000 do 1200 jednostek cieplnych, przy tłokach z żeliwa szarego. Odpowiednio też jest temperatura wody chłodnicowej o 35% niższa niż przy tłokach z odlewu szarego.

Ujemną stroną tych tłoków jest ich wysoki współczynnik rozszerzalności cieplnej. Wynosi on B = 240. 10 — 7 w porównaniu z B = 110. 10 — 7 u tłoków z żeliwa szarego. Przez wlanie w tłok wkładki z inwaru, którego współczynnik rozszerzalności wynosi zaledwie B = 30. 10—7 można rozszerzalność tłoka zmniejszyć.

Wyzyskując nizki ciężar tłoków można zwiększyć ilość obrotów, bez obawy przeciążania wału korbowego i łożysk, o tyle ile wynosi różnica ciężaru i sił masowych. W wielu wypadkach okazało się również, że zwiększenie średnicy wału korbowego, pomimo większego tarcia czopu korbowego, dodatnio wpłynęło na zwiększenie mocy. Zjawisko to tłumaczy się tem, że zwiększenie średnicy czopa zmniejsza skłonność wału do deformacji i zacięcia się w łożyskach. Szczególną uwagę należy zwrócić na statyczne i dynamiczne zrównoważenie i równomierny ciężar wszystkich części krążących i wykonujących ruch powrotowy.

Sprawność cieplikowa motoru wzrasta proporcjonalnie ze wzrostem sprężenia wysokość tegoż jest jednakowoż ograniczona temperaturą zgęszczenia. Temperatura ta musi być niższa, niż temperatura zapalności; w przeciwnym bowiem razie grozi samoczynne zapalenie ładunku.

Z tego też względu należy unikać ostrych brzegów w komorze sprężenia. Ostre kanty mają bowiem wielką skłonność do zarzenia się, wywołując samo zapłon ładunku.

Badania okazały, że stosowana dotychczas zasada zmniejszenia szmerów wydmuchowych przez dławienie prądu gazów spalinowych nie jest idealną. Każde dławienie (Drosselung) wywołuje w rurze wydmuchowej nadciśnienie, obniżające moc silnika.

W najnowszych czasach buduje się t. z. akustyczne tłumiki szmerów, gaszące fale spalin o pewnej frekwencji. Spaliny przepływają przez ten tłumik w kierunku prostym, bez żadnego dławienia.

Odpowiedni dobór karburatora, oraz świec i należyte ustawienie przedpału i popychaczy zaworowych wpływają również w znacznym stopniu na zwiększenie mocy silnika.

NOWOŚCI TECHNICZNE

Normy dla łożysk wentylowych. Institution of Automobile Engineers w Anglji stara się unormować łożyska wentylowe odlewane. Przedewszystkiem chodzi tu o dokładne utrzymanie średnicy aby zapewnić mocne osadzenie.

Stal manganowo-niklowa jako materjał do budowy kół samochodów ciężarowych. Stal, zawierająca 0,37% węgla, 0,20% kremu, 1,30% manganu i 0,20% niklu okazała się bardzo odpowiednią do budowy kół omnibusów i wozów ciężarowych. Ten gatunek stali, hartowany w wodzie w 925° i odpuszczony w 600° posiada wytrzymałość na rozerwanie 175 kg/mm² i wydłużenie przy rozerwaniu 18%. Fabrykacja tej stali odbywa się w piecach elektrycznych.

KRONIKA SPORTOWA

Czeskie 1000 mil. W dn. 21 czerwca rozegrany został wyścig 1000 milowy, zorganizowany zrpez Automobilklub Czecho-Słowacji, przeznaczony dla samochodów turystycznych. Zwycięstwo odnieśli: w kat. powyżej 2 litrów — Kudina w 23 g. 34 m. (jedyny z 6 startujących w tej kategorji, który zakończył wyścig).

w kat. 2 litrów — Mucha na Praga w 19 g. 1 m. 15 s.,

w kat. 1½ litra Karlicek na Bugatti w 20 g. 59 m. 26 s.,

w kat. 1,1 litra — Knap na Walter w 19 g. 55 m. 8 s.,

w kat. 750 cm³. — Phl na Aero w 22 g. 0 m. 20 s.

Belgijski wyścig 24 godzinny. W dn. 2 lipca rozegrany został na torze w Francorchamps doroczny VI-y belgijski wyścig 24 godzinny. Wyścig ten raz jeszcze był tryumfem Alfa-Romeo. Zwycięstwa w kategorjach odnieśli:

w kat. powyżej 4 litrów — Narischkine — Trixi na Graham — Paige — 2235 km. — przeciętna 93 km. 125.,

w kat. 4 litrów — Desvignes — Mongin na Bugatti — 2431 km 369, przeciętna — 111 km. 356;

w kat. 3 litrów — Chiron — Chinetti na Alfa-Romeo — 2806 km. 423 przeciętna — 116 km. 934;

drugim w tej kategorji i w ogólnej klasyfikacji był Sommer — Stoffel na Alfa Romeo — 2797 km. 460;

w kat. 2 litrów — Jockens — Grisay na F. N. 2354 km. 500 przeciętna — 98 km. 091;

w kat. 1,1 litra — Duray — de Galardie na Amilcar — 2090 km., 721, przeciętna — 87 km. 113.

W British Empire Trophy na torze w Brooklands w dn. 1 lipca pierwsze miejsce zajął Czaykowski na Bugatti z przeciętną na godz. 198 km. 840. Wyścig ten rozegrał się na przestrzeni 201 km. 125.

Wyścig górski Susa-Moncenisio. 13 z kolei wyścig górski Susa-Moncenisio został rozegrany w dn. 2 lipca. Najlepszy czas dnia osiągnął Borzacchini na Alfa-Romeo w 15 m. 51 s. $^1/_5$. Drugim był Varzi na Bugatti w 16 m. 20 s. Klasyfikacja w kategorjach była następująca:

Sam. wyścigowe kat. powyżej 2 litrów: L. Borzacchini — przecięna 83 km. 641, 2-i Varzi;

kat. do 2 litrów: 1-y Minozzi na Bugatti w 16 m. 38 s. $^3/_5$ — przeciętna 79 km. 670;



kat. 1,1 litra: 1-y Barbieri na Maserati w 17 m. 24 s. $^2/_5$ — przeciętna — 76 km 176.

Sam. sportowe: kat. powyżej 2 litrów: 1-y Balestrero na Alfa-Romeo w 16 m 36 s. przeciętna — 79 km. 870;

kat. do 2 litrów: 1-y Penati na Alfa-Romeo w 17 m. 44 s., przeciętna — 74 km. 759;

kat. 1,1 litra: 1-y Beccaria na Fiat 508 w 19 m. 45 s., — przeciętna — 67 km. 137.

Wyścig o puhar Barcelony dawniejszy Grand-Prix Penya-Rhin rozegrany został na torze parku Montjuich w Barcelonie w dn. 25 czerwca. Tor ten posiada długość 3 km. 540. Wyścig rozgrywał się na 40 okrążeniach czyli na przestrzeni 151 km. 600. Na starcie prócz wielu najlepszych jeźdźców hiszpańskich i portugalskich znalazło się kilku największych asów światowych z Nuvolari, Lehoux i Wimille na czele. Zwycięstwo odniósł Zanelli na Alfa-Romeo w 1 g. 34 m. 38 s., drugim był Sameiro na Alfa-Romeo, trzecim Lehoux na Bugatti, czwartym Palacios na Bugatti, zaś Nuvolari dopiero piątym, oczywiście wskutek uszkodzeń wozu, które stale go obecnie nawiedzają.

Śmierć Sir Henry Birkin'a. Słynny jeździec angielski sir Henry Birkin, który w wyścigu o Grand Prix Trypolisu w dn. 7 maja doznał strasźliwych poparzeń zmarł w dn. 22 czerwca w Londynie na skutek wynikłego z poparzeń zakażenia krwi. Sir Henry Birkin będąc człowiekiem bardzo bogatym traktował uczestnictwo swoje w licznych zawodach międzynarodowych, jako czysto sportową przyjemność. Posiadał on kilka własnych samochodów wyścigowych a osiągnąwszy najwyższy stopień wirtuozostwa steru pozostał z usposobienia amatorem, wnosząc do zmaterjalizowanego sportu samochodowego ducha prawdziwej gentelmenerji. Zmarł on przeżywszy 36 lat i zebrawszy we względnie krótkiej swojej karjerze sportowej wielką ilość wawrzynów.

Perpetuum mobile „Małej Rozalji". Sam. Citroën „Mała Rosalja", o której niezwykłych wyczynach podawaliśmy wzmiankę w Nr. 7 Auta kręci się w dalszym ciągu po torze w Monthlery. W dn. 6 lipca osiągnęła ona swój 250.000 kilometr nieprzerwanej jazdy. Cyfrę tę osiągnęła ona po 2.689 godzinach i 5 s. 51/100 od chwili startu, co daje przeciętną szybkość na powyższej przestrzeni — 92 km. 971 na godz. Następnego dnia, t. j. 1 lipca w swoim 113 dniu jazdy osiągnęła ona 252.279 km. 034 podnosząc przeciętną do 93 km. 023 na godz.

Alzacki Zjazd Gwiaździsty. W okresie od 28 sierpnia do 2 września r. b. odbędzie się międzynarodowy Zjazd Gwiaździsty do Strasbourga, pięknej stolicy Alzacji. Ponieważ od 2 do 19 września trwać będzie w Strasbourgu VIII-y zrzędu Targ-Wystawa, przeto uczestnicy Zjazdu Gwiaździstego będą mieli możność zwiedzenia tej ciekawej wystawy. Dla zwycięzców przygotowano liczne nagrody oraz dla wszystkich uczestników plakietki pamiątkowe. Zapisy przyjmuje Automobilklub Alzacji 6 Quai de Paris — Strasbourg (Bas-Rhin) do 31 lipca w pierwszym terminie i do 7 sierpnia w drugim. Bliższe szczegóły w Automobilklubie Polski, w Krakowskim Klubie Automobilowym i w Automobilklubie Wielkopolski.

Podolski Zjazd Gwiaździsty i raid turystyczny „Szlakiem Sobieskiego". Wojewódzki Komitet Obchodu Roku Sobieskiego w Tarnopolu przy współudziale Małopolskiego Klubu Automobilowego we Lwowie organizuje w dniu 12 sierpnia r. b. Zjazd gwiaździsty do Złoczowa oraz w dn. 12, 13 i 14 sierpnia rajd po historycznych miejscowościach Podola, związanych z imieniem Króla Jana Sobieskiego. Dla uczestników Zjazdu i Raidu przeznaczono plakiety pamiątkowe, a pozatem dla zwycięzców szereg nagród, jednak największą atrakcją tych imprez będzie bezwzględnie niesłychanie ciekawy i malowniczy szlak Raidu, który wyniesie łącznie około 564 km. Woj. Komitet Obchodu Roku Sobieskiego w Tarnopolu zapewni uczestnikom noclegi, wyżywienie, stacje obsługi samochodów i t. d. Zgłoszenia przyjmuje Woj. Komitet Obchodu Roku Sobieskiego w Tarnopolu (gmach Województwa) do dn. 20 lipca ewentualnie i późniejsze. Tamże wszelkie informacje. Nie wątpimy, że imprezy te zainteresują licznych automobilistów i motocyklistów i że cyfra zapisów nie będzie mniejszą od ilości prawdziwych turystów polskich.